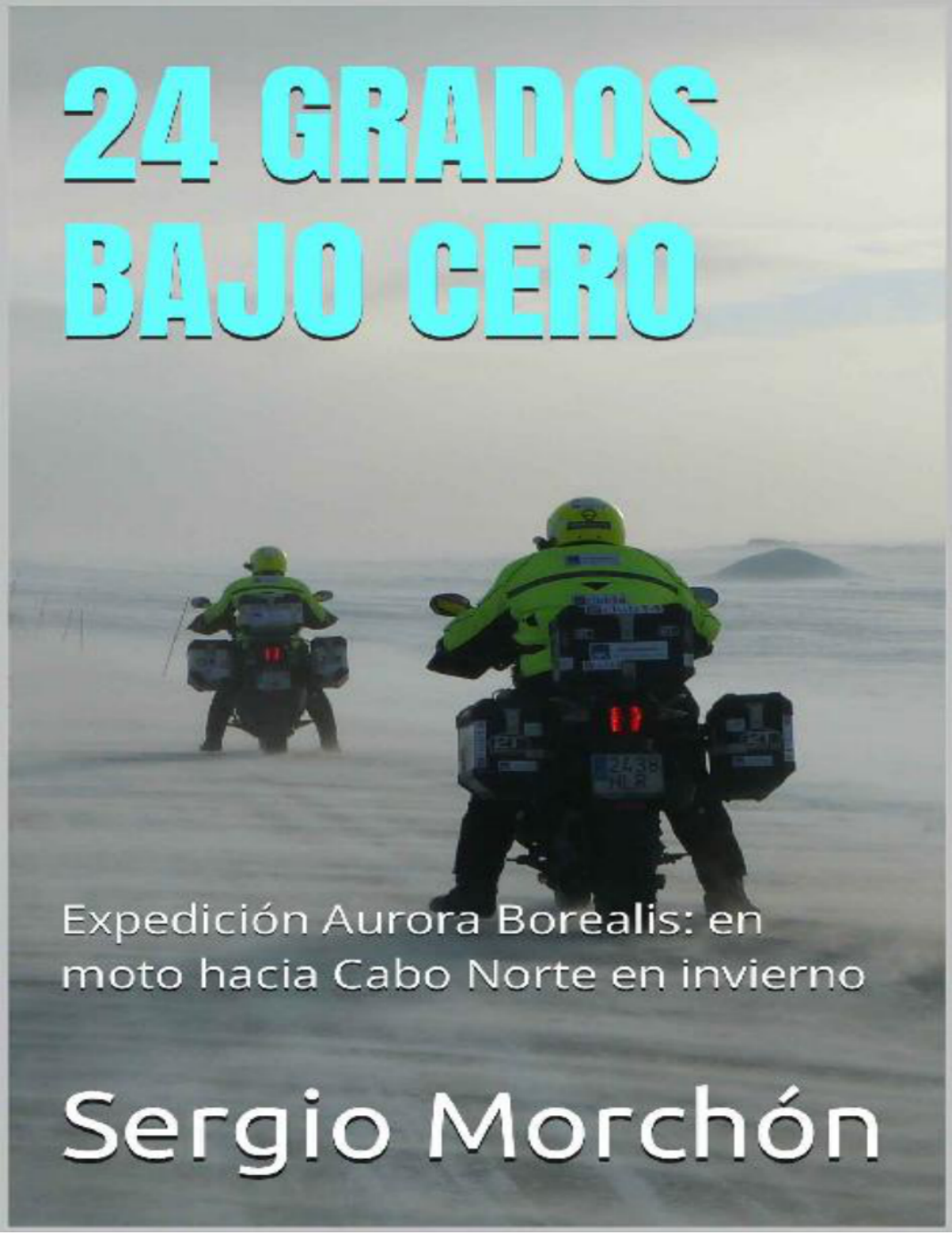
24 GRADOS BAJO CERO



Expedición Aurora Borealis: en moto hacia Cabo Norte en invierno

Sergio Morchón

24 GRADOS BAJO CERO

Expedición Aurora Borealis: en moto hacia Cabo Norte en invierno.

Sergio Morchón

A Belén,
porque su día a día hace
que aventuras como ésta
parezcan un paseo por el campo.

Tabla de contenidos:

PRÓLOGO

LA IDEA

EL PRIMER DÍA

ATRAVESANDO EUROPA

COMIENZAN LAS DIFICULTADES

ATRAVESANDO EL HIELO

EL INFIERNO BLANCO

EL DÍA DE LA GLORIA

EPÍLOGO

PRÓLOGO

Cantar en la moto. ¡Cuántos lo hemos hecho mientras disfrutamos sobre una moto de la brisa de una tarde de primavera! Conducir entre los majestuosos árboles de una preciosa campiña. Notar cómo el motor ronronea mientras trazas las curvas casi con tiralíneas, como dibujándolas perfectamente con la mente mientras la moto hace exactamente lo que tú tienes pensado. Es una sensación familiar para cualquiera que haya disfrutado de la moto. Pero cuando cantas imitando a *Georgie Dann* conduciendo una moto en un paraje desolado, completamente nevado, mientras arrecia un viento gélido a menos de veinte grados bajo cero, y bajo las ruedas solo dispones de una gruesa capa de hielo donde tu neumático se niega a agarrar, es que algo se te ha desconectado en el cerebro. O eso, o es que has conseguido tu objetivo.

—La barbacoooa, la barbacoooa. ¡Cómo me gusta, la *barbecú*! —cantábamos al unísono Coco y yo. Viajábamos hacia Inari, en Finlandia y era 15 de marzo. A través de nuestras viseras parcialmente congeladas solamente veíamos un paisaje

completamente cubierto de nieve y hielo. Y estábamos encantados. Fundamentalmente porque conducíamos en dirección sur después de haber llegado a Cabo Norte, el punto más septentrional de Europa, tras disfrutar de dos espectaculares noches de auroras boreales. Y todo esto sobre nuestras motos, habiendo salido desde España.

El viento arreciaba desde el oeste. Y aunque no era excesivamente fuerte, cualquier elemento que dificultara el precario agarre de nuestros ya maltrechos neumáticos no era bien recibido. Los clavos que habíamos añadido estaban prácticamente destrozados, así que debíamos ser muy cautos con el acelerador y el freno. Pero llevábamos miles de kilómetros en esas circunstancias, y ya habíamos aprendido a gestionar el escaso agarre.

Por si fuera poco, la nieve de los laterales de la carretera se levantaba con cada ráfaga de viento, dificultando la visibilidad de forma casi peligrosa. Como si lo que estábamos haciendo no lo fuera ya de por sí. Yo me entretenía viendo cómo hilillos de nieve, siguiendo una extraña coreografía, danzaba sobre el hielo de la carretera. Formaba cordones acompasados, que nos encargábamos de romper con nuestras motos. Todo era, además de bello e hipnótico, tan extraño y diferente a lo habitual, que debería sorprendernos. Pero no era así. Es fascinante cómo el cerebro integra rápidamente lo excepcional para convertirlo en cotidiano. Cómo aclimata el exterior adverso para crear una falsa sensación de confort.

—El chorizo parrilleeero! —oía a través del intercomunicador del casco. Tanto Coco como Pablo, que conducía a una distancia prudencial el todoterreno que nos servía de apoyo, seguían cantando. Yo, de naturaleza más introvertida, me abstraje durante unos minutos repasando mentalmente cómo habíamos llegado hasta allí.

Preparar la aventura no fue nada fácil, tanto a nivel logístico como de patrocinios. El destino comenzó a ponernos trabas desde el inicio, y tuvimos que ir saltando obstáculos tal y como iban apareciendo. Pero,

¿acaso no es eso la aventura? ¿Qué expedición que se precie de serlo no se ha encontrado con zancadillas tanto naturales como artificiales?

Las cosas no fueron fáciles ni desde el inicio. A poco menos de tres meses de nuestra partida, no teníamos aún la seguridad de disponer de unas motos para nuestro viaje. Los patrocinadores parecía que estaban algo más asegurados, pero nuestro presupuesto inicial, quizá con la ignorancia que da la poca experiencia en estos menesteres, iba a ser a todas luces insuficiente. Debíamos recortar y no sabíamos de dónde. Lo único que nos sobraba era ilusión e ingenuidad. Porque hay que ser muy ingenuo -o muy lunático- para meterse en una aventura de este tipo.

Nunca fuimos unos expertos en conducción fuera pista. Quizá si a un *endurero* le das un poco de hielo y unos neumáticos con clavos te monta un espectáculo motero circense de primer nivel, pero nosotros nos conformaríamos con no caernos para no dar al traste con la expedición.

Los neumáticos derrapaban al menor toque de gas. Los surcos sobre el hielo hacía que nos bamboleáramos más que las bailarinas de George Dann. ¿Los frenos? Ni tocarlos. Todo ello hacía que día a día el viaje fuera un constante “¡Ay!” y una tensión mental que fue lo que más pesaba. El miedo al fracaso, a las caídas y a lo desconocido nos hicieron ser mucho más cautos de lo debido. Pero igual ese fue el secreto para sobrevivir.

Nos debimos hacer expertos en soportar las gélidas temperaturas que congelaban las viseras del casco, aprender a hacer equilibrios sobre el hielo en las carreteras más septentrionales de Europa, y a convivir con amigos que éramos poco más que conocidos. Ahora, ya de vuelta, esas nimiedades me hacen sonreír bajo el casco. Porque la realidad superó con creces nuestras expectativas.

Pero todo eso comenzó mucho antes, una aburrida noche de primavera.

Retornando de Honningsvåg tras la llegada a Cabo Norte.

LA IDEA

Una noche cualquiera de un día cualquiera. Así surgen las buenas ideas. Y las malas. Porque hasta mucho tiempo después hay ideas que no sabes si son buenas o malas. Y los días monótonos y aburridos son el caldo de cultivo perfecto para ellas.

Recuerdo estar tumbado en el sofá de casa, viendo sin mucho interés vete a saber qué programa de televisión. De pronto, recibí un *whatsapp* de mi amigo Coco con una foto. Una foto verdaderamente preciosa de una aurora boreal.

—¿A que mola un montón? —me comentó.

Conocí a Coco unos cuantos años antes en una reunión que BMW realiza todos los años en el Pirineo. Yo fui a conocer a algunos de mis ídolos que por aquél entonces estaban en el candelero moto-viajero español, como Sinewan, Silvestre o Alicia Sornosa. Había entablado conversaciones virtuales con todos ellos, pero no podía dejar pasar la oportunidad de conocerlos en persona. Es la prueba de fuego en la

que los sigues teniendo en un pedestal o definitivamente caen de tu imaginario de superhéroes personales. La verdad es que ninguno de ellos cayó en desgracia –en esa ocasión–, pero el viaje al Pirineos dio para conocer a otras personas –que no personajes– que sí se quedaron definitivamente en mi vida. Y una de ellas fue Coco.

Carlos Llabrés, *"Coco"* era uno de los socios de la empresa *IMM Rent and Tours* que alquilaba motos en Mallorca, de donde es originario. Además, organizaba rutas por la isla y varios viajes anuales a diferentes lugares de Europa, Cabo Norte incluido. Rápidamente nos caímos bien, compartiendo mesa con aquellos personajes ilustres que fui a conocer. En realidad no me acuerdo concretamente de qué hablábamos, pero en esencia compartíamos un pasado de motos de velocidad, yo con varias participaciones en campeonatos menores de resistencia, y Coco con una impresionante participación en las 24 horas de Montmeló, paradigma de la resistencia en España, cosa que nadie diría viendo su aspecto de persona a todas luces pasada de peso, tanto para lo que se supone que debe ser un piloto de motos, como para lo que se espera de una persona saludable.

El peso de Coco fue tema de bromas y chanzas durante todo el viaje. pero de una manera muy sana y amistosa. Era él mismo el que se encargaba de comenzar la chufla, que nosotros seguíamos despiadada pero respetuosamente.

Así que, a pesar de que nuestros intereses se habían centrado en los viajes en moto, teníamos un pasado común. Nos vimos alguna que otra vez y manteníamos animadas conversaciones por *whatsapp* sobre viajes, motos o cualquier otra cosa. Porque también compartíamos algunas otras aficiones, como la fotografía. Y por supuesto una foto de una aurora boreal era motivo suficiente de conversación para una noche aburrida, como la de aquel día.

—Sí, siempre he querido ver una aurora boreal —contesté. —Lo malo es que hay que irse muy al norte para verlas.

—Pues sería la leche poder verlas —dijo.

Habíamos estado ambos en Cabo Norte en viajes anteriores, por lo que el tema de "irse muy al norte" era más una observación que un impedimento. Casi era más problemático –al menos en mi caso– lograr encontrar los días suficientes para realizar ese viaje. Porque como ya sabíamos ambos, las auroras boreales se avistan generalmente en invierno, y era precisamente en invierno cuando por motivos laborales yo no podía disfrutar de mis vacaciones.

—¿Te imaginas llegar a ver alguna de esas viajando en moto? —siguió fantaseando Coco. —¡Seguro que nadie tiene una foto de una aurora boreal y su moto!

Coco siempre ha tenido una imaginación desmesurada, llámale positivismo o llámale inconsciencia. A pesar de sus teóricas limitaciones debidas a su peso, o quizá gracias a ellas, Coco es una persona a la que la palabra “imposible” no le dice nada. Mi cabeza, con el estímulo de esa foto de la aurora boreal, no había recorrido más camino que lograr descifrar los parámetros fotográficos correctos para obtener una instantánea tan perfecta. Pero él ya había imaginado viajar a Noruega para hacerla personalmente. Y no contento con ello, ¡ahora pretendía que pudiéramos llegar en moto!

—A ver, Coco: las auroras boreales solamente se ven en invierno, cuando toda Noruega está con dos palmos de hielo y las temperaturas son de muchos grados bajo cero —intenté explicar. La cosa no era tan sencilla como montarse encima de la moto e ir dirección norte. La idea me parecía, en un primer momento, absurda o simplemente imposible.

Pero algo había hecho click en nuestras cabezas. Ni yo mismo conozco los mecanismos de la mente que transforman una idea estúpida en una brillante. Eso no me lo enseñaron en la facultad de medicina. Y si lo hicieron, fue en la asignatura de psiquiatría, cosa que

no decía mucho en nuestro favor. Sea como fuere, los dos nos enfrascamos en una búsqueda imparable en *Google* de fotos de auroras boreales y una moto.

—Son todo motos de nieve —dije mientras miraba fotos y fotos tremendamente oscuras donde era difícil adivinar lo que estaba en primer plano. ¿Un árbol? ¿Una tienda de campaña con algo al lado? ¡Ah, no! Eran "simples" motos de nieve. Eso no nos valía.

—¡No, mira! —dijo Coco. —¡Alguien se nos ha adelantado!—. Yo esperaba pacientemente –o no tanto– que se cargara en mi móvil la foto que me acababa de enviar. Si pudiéramos parar el tiempo en ese preciso instante y observarlo a cámara lenta, se podría apreciar cómo las sensaciones de alivio y de decepción se mezclaban en mis neuronas. Decepcionante sería que nuestra aventura de ver auroras boreales en moto hubiera durado solo unos segundos: si alguien ya lo había hecho... ¿para qué ir? Y alivio por no tener que intentarlo, ya que la aventura se me antojaba muy dura e incluso peligrosa.

Y la foto se acabó formando, píxel a píxel, en la pantalla de mi móvil. Una vieja moto trail, parada al lado de una casa, y con una preciosa aurora boreal de un bonito verde flúor de fondo. Nuestro gozo en un pozo. Intenté convencerme que era lo mejor, no sabía yo si tenía el cuerpo para expediciones en el hielo y en un frío extremo. Pero la sensación de decepción comenzaba a ganar la batalla a la del mero alivio.

—¡Pero esa moto es noruega! —dije al fijarme en la matrícula. —¡Eso no vale! ¡Puede haber hecho la foto desde la puerta de su casa! —. Noté que la adrenalina volvía a correr por mis venas, como preparándome para el ya casi inexcusable viaje.

—Es verdad —dijo Coco. —Además, nadie ha dicho nada de ser los primeros. ¿Qué más da eso? Que alguien lo haya hecho antes no desmerece la aventura ni una sola décima. —Yo aún no sabía en ese

momento si estar de acuerdo o no con esa afirmación.

El resto de la noche nos la pasamos consultando varios puntos que incrementaban mucho las posibilidades de llevar a cabo la aventura. Por ejemplo, descubrimos que cada once años existe un máximo en la presencia de auroras boreales, y que precisamente el siguiente invierno estábamos en ese máximo. Descubrimos que se comercializaban trajes térmicos enchufables para el frío, que había clavos para aumentar el agarre de los neumáticos de moto sobre el hielo y otros datos que nunca supe porque hasta ese momento no había tenido la necesidad. Un nuevo mundo por explorar se ponía delante de mis narices. Y yo, que soy curioso por naturaleza sentía curiosidad por explorarlo aunque fuera cómodamente desde mi ordenador. Pero después, aunque ese dato no lo tenía muy claro por aquellas fechas, lo exploraría sintiéndolo en mis propias carnes.

Y si yo disfruto con algo es de adentrarme en mundos nuevos y desconocidos para mí. Me fascina adquirir conocimientos sobre conducción sobre el hielo, soportar temperaturas gélidas y aspectos más minuciosos e innecesarios si vives por debajo del paralelo 60º. Pero eso no significaba que me dispusiera a aplicar dichos conocimientos en la vida real. En ese momento solo me interesaba descubrir ese mundo. El conocimiento por el puro placer de aprender. Porque en honor a la verdad en ese momento estaba seguro que la idea descabellada de Coco no era más que un divertimento para pasar el rato. Ni por un momento se me pasó por la cabeza que siquiera pudiéramos intentarlo. O eso quería creer. Pero todos sabemos a día de hoy que estaba equivocado.

—Todo esto está muy bien, pero deberíamos pensar de dónde vamos a sacar la pasta— dije yo, poniendo nuevamente los pies en la tierra. Coco tenía una especial habilidad por ilusionarse con fantasías de esas que te hacen volar la imaginación pero que luego suelen ser difíciles de materializarse. Durante toda la expedición yo adopté el papel contrario, de ser el cascarrabias que iba desmontando –o

intentando desmontar– todas las teorías fabulosas de mi compañero de aventuras.

—Quizá un viaje en invierno a Cabo Norte venda mejor la idea— dijo Coco.

Había dado en el clavo. Las auroras boreales era una cosa que estaba muy bien como objetivo personal, pero a una empresa que te tiene que dar pasta –porque estaba claro que nuestras cuentas corrientes no daban para tanto– el objetivo de un Cabo Norte en invierno, destino soñado por la mayoría de moteros, se podría vender mejor. Sobre todo a quien nos tuviera que ceder las motos. Porque otra cosa clara es que no iba a meter a mi preciosa BMW a dar tumbos por el hielo.

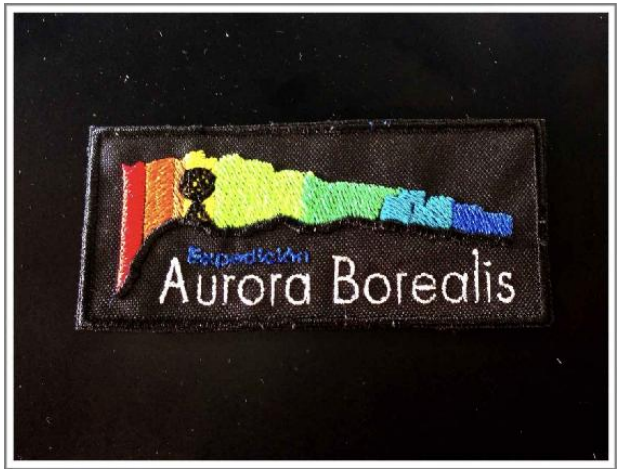
Y así fue como establecimos los objetivos del viaje: el principal sería llegar a Cabo Norte durante los meses de invierno en moto. Pero el personal –y por tanto principal para nosotros– sería ver auroras boreales y fotografiarlas sobre nuestras motos.

Por aquel entonces yo estaba en vías de publicación de mi libro *"En busca del Norte"*, que relataba mi primer viaje a Cabo Norte. Mis inquietudes literarias habían aparecido así, de la nada, escribiendo un blog para documentar el viaje y apoyar mi flaca memoria. De ahí salió algún artículo para la revista *Solo Moto*, y sin saberlo me comencé a especializar en viajes en moto hacia Noruega. Aún no sabía que volvería tres veces más en los siguientes cinco años.

Mi pasión por las motos venía de lejos, aunque con un pasado más velocista que aventurero. Pero los viajes y la fotografía fueron mis otras dos grandes aficiones, por lo que no era descabellado pensar que alguna vez acabarían uniéndose. Todo comenzó con salidas moteras, más racing que touring en carreteras míticas como la *Rabassada* de Barcelona o el *Coll de l'Illa* cerca de Valls. Luego vinieron algunos tímidos viajes por España en moto, más por no

disponer de otro vehículo que por gusto. Luego vinieron las carreras de resistencia de aficionados hasta que decidí ir un verano a Cabo Norte con mi antigua BMW F800GS. Allí se desató mi pasión por los viajes en moto que aún está desbordada. Lo de meterse en fregados más importantes como viajar a Escandinavia en invierno ya fue harina de otro costal, y quizá una anomalía en mi planificada vida, que comenzó a desplanificarse una mañana de un frío invierno en Boadilla del Monte.

Utiliza tu móvil para escanear el código
y ver fotos de la preparación de las motos.



EL PRIMER DÍA

Y finalmente sonó el despertador. Había llegado el gran día. Empezaba todo, a pesar de que todo en realidad había comenzado muchos meses atrás. El tiempo que dedicábamos al proyecto había crecido de manera exponencial durante las últimas semanas, y prácticamente ocupaba nuestras veinticuatro horas del día. La planificación posiblemente fuera la correcta, pero los imprevistos siempre nos retrasaban. Por ello esa última noche solamente había podido dormir cuatro horas. Me revolcaba entre los nervios de iniciar una aventura largamente proyectada y deseada, y los de adentrarme en algo completamente desconocido. No solamente por la aventura en sí, sino por la responsabilidad de ofrecer lo que se espera de nosotros a los patrocinadores: siempre he tenido la necesidad imperiosa de quedar bien. O mejor dicho, ofrecer lo que creo que se espera de mí, pueda o no pueda llegar a darlo. Por lo tanto, firmar un contrato de patrocinio de varios miles de euros pesaba más de lo esperado sobre mi responsabilidad.

Además estaba el miedo a la convivencia. No nos engañemos,

aunque Coco fuera un amigo, he visto demasiadas ediciones de *Gran Hermano* como para saber que en momentos de estrés siempre surgen tiranteces. Y el estrés estaba a punto de comenzar.

Llevábamos unos días durmiendo en casa de Marisa y Javi, unos amigos que ejercieron de anfitriones forzosos –en realidad casi nos auto invitamos–, y a los que no pudimos prestarles la atención que merecían por dejarnos establecer en su domicilio de Boadilla el primer Cuartel General de la expedición.

El Jeep era nuestro coche de apoyo, nuestro seguro de vida para cuando surgieran los verdaderos problemas. Por razones de presupuesto quisimos eliminarlo en un momento dado, pero AXA, nuestro patrocinador principal, como buena empresa de seguros que era, finalmente nos lo impuso: no iba a dejar que dos tarados en moto murieran helados por las carreteras de Finlandia si aparecía cualquier imprevisto. Al menos nos podríamos refugiar en el coche a la espera de las asistencias. Lo que no sabíamos al planificar la aventura es que esas carreteras cubiertas de hielo que vigilamos durante meses desde nuestros hogares gracias a las cámaras web, tenían un tráfico lo suficientemente normalizado para conseguir ayuda sin problemas en pocos minutos. Finalmente el coche de apoyo solo sirvió para dos cosas: transportar el material y el equipaje de una manera más cómoda -las maletas de las motos iban completamente vacías-, y llevarnos de una manera confortable a cenar todas las noches.

La verdad es que la inclusión de Pablo en el trío fue un poco de rebote. En un primer momento era Alicia Sornosa la que iba a conducir el coche de apoyo. Su experiencia siendo la primera mujer española en dar la vuelta al Mundo encima de una moto se nos antojaba imprescindible. Además era una gran amiga y seguro que sería un exponente importante a la hora de conseguir patrocinadores. Ella tenía muchas ganas de participar en el proyecto, pero una lesión en el pie durante una de sus aventuras motera en Sudamérica retrasó tanto su llegada que fue imposible incluirla en nuestra aventura. Y allí

apareció Pablo, como persona de confianza de Alicia y que nos había ayudado a contactar con algunos de los colaboradores del proyecto. Su disponibilidad laboral y su pasión por el mundo del motor lo hacían el candidato perfecto excepto por un detalle: era del Real Madrid. Y además, no lo conocíamos de nada. Era cierto que teníamos miedo de introducir en la expedición un elemento extraño; la relación entre Coco y yo había sido amistosa y fluida en los años anteriores, a pesar de no vernos tanto como hubiéramos deseado. Nuestros caracteres se habían mostrado en decenas de ocasiones compatibles, y no sabíamos cómo encajaría todo esto con Pablo, ese desconocido bajito que finalmente nos acompañaría. Ejercía con orgullo de los típicos estereotipos de chulo madrileño que me causaban cierta inquietud, pero en pocos días, incluso antes de salir de Madrid, supe que fue un auténtico acierto.

—¿Estás despierto? —pregunté a Coco, que dormía en la otra habitación. Sabía que sí lo estaba, a pesar de que durante esa primera semana de convivencia preparándolo todo ya me había acostumbrado a su natural tendencia a la posición horizontal.

—Sí, *sosio* —contestó. Siempre me llama "socio" -o *sosio*, imitando un impostado acento mallorquín- desde entonces. Me sorprendió su voz neutra y reposada, todo lo contrario a lo que se espera de un par de tipos que esa misma mañana se iban a enfrentar a lo desconocido. Estaba claro que él tampoco había dormido mucho y hacía un rato que como yo, estaba dando vueltas en la cama.

Los primeros días se centrarían en viajar en moto por Europa, cosa que no debería suponer mucha complicación, pero había un par de detalles que me ponían realmente nervioso.

El primer escollo se encontraba en el mismo Madrid. Nos esperaba una rueda de prensa en la sede de AXA, donde íbamos a hacer una presentación, justo a pocos minutos de salir. Y los que vivimos en las grandes ciudades sabemos lo que supone atravesarlas en hora punta

por la mañana. Así que tocó madrugar. No sabría decir con exactitud si mi nerviosismo venía por la rueda de prensa en sí, o por la posibilidad de llegar tarde por culpa de los legendarios atascos madrileños.

Apenas había amanecido y el aire era fresco, mientras avanzábamos penosamente entre los coches de la M40 hacia el norte de la capital, donde se encuentra la sede de AXA. Por supuesto no queríamos -ni debíamos- llegar tarde, y el tráfico no nos lo estaba poniendo especialmente fácil. Pablo acudiría con el Jeep directamente allí, lo que nos daba algo más de maniobrabilidad a las dos motos, aunque con las maletas laterales la cosa era algo más complicada de lo que nos gustaría. Y finalmente llegamos. No eran aún las ocho de la mañana y ya estábamos completamente despiertos y con la adrenalina por las nubes.

—Buenos días —nos dijo el empleado de seguridad de la puerta.

—Buenos días —contesté. —Venimos a dar una charla —. El hombre nos miraba por encima de sus gafas de pasta, con cara de fastidio. Nosotros, con nuestra peculiar vestimenta motera completamente fluorescente, intentamos poner nuestra cara más convincente.

—Pues no salís en la lista de vehículos autorizados —nos dijo con cara de circunstancias. “Aún no han comenzado a llegar los empleados y estos dos payasos de fosforito pretenden pasar por mi barrera”, parecía pensar.

Pasamos unos primeros segundos de incertidumbre. En ese preciso momento llegó Pablo con el Jeep y paró detrás nuestro. Bajó a hablar con el vigilante y le dio el nombre de nuestro contacto, que en teoría nos esperaba dentro.

—¡Ah, sí! —dijo el hombre. —Me lo avisaron ayer. Podéis pasar.

¡Como si en realidad quisiéramos pasar! De hecho, más que pasar lo que más deseaba en ese momento era huir de ahí. Habíamos proyectado un viaje, una aventura. Pero de momento las complicaciones habían sido el tráfico madrileño y una rueda de prensa que no teníamos ningunas ganas de dar. Todo menos glamour aventurero. Y llevábamos meses de preparación, de trabajo burocrático y otras mandangas tediosas. Nadie te explica, cuando te planteas hacer una aventura, que debes pasar por esa parte. Pero es así. De hecho, pasas mucho más tiempo resolviendo problemas poco interesantes que lo que sería la aventura en sí. Afortunadamente ya casi estábamos cerrando el círculo. En pocos minutos comenzaría la verdadera aventura que habíamos preparado. Me sentía como el pura sangre de carreras encerrado en el cajón de salida de su primera carrera, a punto de empezar. Aunque el pistoletazo de salida parecía no llegar nunca.

Nos recibieron los jefes de AXA y Club14, principales patrocinadores de la aventura, y nos fuimos a desayunar a la cafetería de la sede. Los trabajadores nos miraban extrañados. Parecíamos dos extraterrestres desubicados: chaquetas amarillo fluorescente, pantalones de cordura y cascos a juego, rodeados de gente trajeada y encorbatada. No sería la primera vez que nos sintiéramos así durante el viaje. Al parecer, eso es parte inherente de la aventura: estar en lugares no habituales, vestidos de forma estrafalaria para que todo el mundo piense que estás como una regadera.

Y al final, una cara conocida. Fabián Barrio, gran viajero y con una vuelta al mundo en moto a sus espaldas iba a ser nuestro padrino. Nos presentaría en la rueda de prensa, ya que de hecho también estaba colaborando con AXA para otros proyectos. Iba trajeado, también. Para no desentonar. Seguíamos siendo los únicos desubicados.

A pesar de que por mi trabajo he tenido que dar cientos de charlas y conferencias, ésta se me antojaba especial. Siempre me han dicho

que si hablo de un tema del que yo soy el que más sabe de entre todos los que escuchan, no debería tener problemas. Y sin lugar a duda, aunque nos habíamos documentado ampliamente, nosotros no teníamos ni idea de lo que nos íbamos a encontrar en los días posteriores. Pero ellos sabían aún menos. Debería ser reconfortante. Pero el hecho de hablar en la charla después de Fabián me creaba mucha más presión si cabe. Él es un maestro en eso, es un comunicador nato. Y por muy bien que lo hiciera yo con una presentación dinámica y algunos chistes escondidos, a su lado siempre iba a parecer un alumno de secundaria exponiendo un trabajo de ciencias naturales. Pero igual lograba distraer al público presente -unos cuantos ejecutivos de AXA y otros cuantos periodistas especializados- y la rueda de prensa serviría para darnos a conocer, así que no quería quedar mal. Y si yo no lograba distraer a los asistentes, seguro que Fabián lo haría.

Nuestro atuendo debajo del anorak amarillo fosforito -que obviamente nos quitamos dentro de las instalaciones- que llevábamos ese día había sido milimétricamente diseñado por nuestros patrocinadores: polo blanco con el logotipo de la empresa y gorra a juego. Quieras o no, me gustaba llevar esa especie de uniforme a pesar de seguir con las botas de moto y los pantalones de cordura: era una especie de acogida: formábamos parte del equipo. Oí a Fabián hablar con su particular verborrea inteligente. Lo oía en la distancia, a pesar de tenerlo a escasos dos metros. Como sumergido en una piscina. Estábamos sentados en unos taburetes altos de bar frente a los asistentes, como expuestos ante todos. Intenté aislarme y aplicar mi particular filosofía ante tragos difíciles: el tiempo siempre pasa y todo tiene un fin. Habíamos esperado meses para esto, y la fiesta estaba a punto de comenzar. Faltaban pocos minutos. De pronto llegó mi turno. Y comencé a hablar. Y como siempre pasa, los nervios desaparecieron.

Les hablé de auroras boreales, de las noches perpetuas y de algunos otros aspectos científicos. Les hablé de datos técnicos y mecánica.

También de clavos en las ruedas y de aceites de motor de densidad específica. Y les hablé de mitología escandinava. Habíamos reservado para esa presentación el anuncio de los nombres de las motos. Porque toda moto aventurera que se precie debía tener un nombre. Escogimos dos diosas escandinavas que hacían referencia al frío y la nieve. Pero toda esa idea que en un principio parecía tan brillante, no sirvió de nada. Porque en realidad nunca más las llamamos por su nombre. De hecho, ni me acuerdo ahora de los nombres que elegimos. Igual unos años después les habríamos llamado Elsa y Ana, como en *Frozen*. Habría cuajado seguro.

Aplausos. Fin.

En el pequeño desayuno informal con los medios no comí nada. ¿Quién podría comer en esas circunstancias? Eran
casi las doce del mediodía y yo solo pensaba en lo que me quedaba: más de seiscientos kilómetros de autovía entre Madrid y Barcelona, donde al día siguiente tendríamos otro acto en la sede de AXA en la Ciudad Condal. Estaba claro que el día se nos iba a hacer muy largo.

En la sede de AXA en Madrid, posando para la prensa minutos antes de iniciar el viaje.

Y tras las fotos y entrevistas de rigor al lado de las motos, justo en la puerta principal del edificio, comenzaba la aventura. Los empleados entraban y salían curiosos. Alguno nos hacía alguna foto con el móvil. Poco después de la una y media arrancábamos las motos al unísono, en un pueril intento de hacer algo solemne. Al menos para nosotros. Al menos para mí. Empezaba algo que a buen seguro marcaría nuestras vidas. ¡Era mi primera aventura de verdad! Y quién sabía si la última, así que quería exprimir cada segundo al máximo, y el primero de esos segundos era importante. ¡Arrancaba la Expedición AXA-Club14 Aurora Borealis!

Unos cuantos amigos moteros habían venido a acompañarnos en la presentación, e incluso alguno nos seguiría hasta Zaragoza, donde el séquito se relevaría con otro proveniente de Barcelona. Así que nos dispusimos a abandonar la capital siguiendo sus trazadas expertas, que nos agilizaron la salida de Madrid y sus intrincadas autovías de salida. Pasando por Alcalá de Henares, a poco de haber salido, recordé las palabras que Coco me dijo unas semanas antes: hasta que no viera la recta de la autovía que pasaba por Alcalá, no se creería que esto había empezado. Y ya estábamos en ese punto. ¡No había marcha atrás!

Los kilómetros fueron cayendo poco a poco. En compañía, el aburrimiento típico de las autovías se desvanecía a ritmo de conversaciones y bromas que brotaban casi sin cesar por los auriculares de los intercomunicadores. Guadalajara y posteriormente Soria y sus primeras nieves quedan atrás mientras el sol fue desapareciendo a nuestras espaldas.

El primer objetivo era Zaragoza, y en ese momento intentaba no pensar más allá. Allí me esperaba Belén, mi pareja, que no pudo venir a despedirme a Madrid. Tenía ganas de abrazarla, sabía que sería la última vez en unas cuantas semanas. Nunca había estado tanto tiempo sin verla. Para mí era duro, pero seguro que para ella lo sería

mucho más: yo tendría demasiadas preocupaciones con las que mantenerme distraído. ¡Cómo me hubiera encantado llevarla conmigo de viaje! El sufrimiento que preveía sobre la moto no se lo deseo a nadie, y menos a ella, pero calentita en el Jeep hubiera estado fenomenal. Pocas veces me dejo llevar por fantasías de ese tipo, quizá demasiado pocas. Pero esa tarde recorriendo la autovía hacia Barcelona me tomé esa pequeña libertad.

En Zaragoza Belén nos tenía preparado un ágape importante, a pesar de que esa noche estaba planeada también una cena de despedida con otros amigos. Empanadillas y croquetas marca de la casa. Mi primo y algún amigo habían venido desde Barcelona para retornar acompañándonos esos últimos trescientos kilómetros del día.

Me despedí de Belén. Me hubiera gustado quedarme más tiempo allí. En ese momento me hubiera gustado quedarme para siempre. Pero el destino tiraba de nosotros en dirección a la oscuridad de la A-2. La autopista y ese primer día de puro trámite no parecía acabar nunca. Pero como siempre, si dejas pasar el tiempo, la mayoría de las cosas sucede. Yo soñaba ya con el momento en el que pasáramos la frontera con Francia y nos alejáramos ya de esos compromisos que me pesaban como un lastre casi imposible de llevar. Igual era el cansancio acumulado y el estrés de las últimas semanas, pero me notaba cansado. Demasiado cansado para cómo había transcurrido el día. Excesivamente cansado para lo que presuponía que serían las semanas posteriores. Y por fin llegamos a Barcelona, a tiempo para la cena que nos tenían preparada nuestros amigos de la ciudad. En Terrassa, donde a la postre dormiríamos.

Antes debía pasar por Barcelona a despedirme de mi madre. Siempre intento hacerlo la noche previa a un gran viaje. Solamente fueron unos minutos, un abrazo, un “ten cuidado” y una caricia a mi perro Max que quedó a su cuidado.

Como era de prever, la cena acabó tarde. Demasiado tarde. Eran las

dos y pico de la noche cuando nos metíamos en la cama. Mi casa parecía el campamento base del Everest. Cascos, ropa de moto, macutos, anoraks y cajas llenas de recambios estaban esparcidas por todos lados. Acabamos de escribir la crónica diaria, compromiso ineludible que habíamos adquirido con los patrocinadores y me metí en la cama. Esa noche, si todo iba bien, dormiría nuevamente cuatro horas. Porque a las nueve de la mañana habíamos quedado en las oficinas de AXA en Barcelona, y los atascos también están a la orden del día en Barcelona. Yo sufría a diario esas caravanas, así que tenía bien calculados los tiempos. Deberíamos madrugar mucho para poder llegar antes de las nueve de la mañana. Sí, la noche sería corta. Nuevamente. Tenía ganas de huir de todo eso. Tenía ganas de dejar de dar charlas o actos protocolarios, aunque era plenamente consciente de su importancia. No había otra solución. Nuevamente deberíamos dejar que el tiempo corriera. Era el último escollo. No sabía cuánto duraría el acto de AXA en Barcelona, pero después de eso teníamos más de mil doscientos kilómetros hasta Mulhouse, en Francia. De momento, tocaba descansar. Cuatro horas. Y ya llevábamos unos cuantos días así.

Utiliza tu móvil para escanear el código
y ver las fotos de este capítulo.

OBF

ATRAVESANDO EUROPA

Tras la vorágine de la primera jornada vino la vorágine de la segunda. Porque los dos primeros días de la expedición transcurrieron de manera similar: madrugón, caravana, acto publicitario y carretera. En este preciso orden. Por lo tanto, debimos pasar por las tres primeras e incómodas fases antes de la que realmente interesaba: viajar en moto.

El despertador entró en mis sueños sutilmente, casi sin avisar. Me costó cierto tiempo darme cuenta de que realmente estaba sonando. ¡Pero si me acababa de acostar! Levantarnos cerca de las seis de la mañana para recoger los trastos y entrar en Barcelona quizá no era el plan más aventurero que existe. Ese día nos esperaban más de mil cien kilómetros de autopista después de cumplir con los actos del patrocinador una vez más. Había que hacerlo, así que no valía la pena lamentarse.

—¡Vamos, dormilones! —dije en voz alta, en parte para despertarme yo mismo. —Tenemos una aventura entre manos.

—Ya tardas, Doc —dijo Pablo. —Hace un buen rato que ya estoy en danza.

Pablo no durmió nada esa noche. Y no solamente por haber dormido en el sofá. Los ronquidos de Coco resonaban desde el piso superior del dúplex, sin ninguna separación física que los amortiguara en la diáfana escalera. Y nos quedaban cuarenta noches juntos por delante. La cosa prometía.

Llegamos a la sede de AXA un poco antes de la hora prevista. Esperamos pacientemente en la barrera que nos impedía el paso al complejo empresarial del *World Trade Center* de Cornellà.

—Esto creo que ya lo vivimos ayer— dijo Coco.

—Sí. Este viaje comienza a parecerse un poco al *Día de la Marmota*— contesté.

Al poco apareció la persona responsable y la barrera se abrió. Entre edificios de oficinas se abría una plaza peatonal donde dejamos las motos y el coche colocados para su exposición flanqueados por un par de banderines del patrocinador. A nuestro alrededor, unos cuantos curiosos y los responsables de la sede de Barcelona, entre los que se encontraba Alberto y un par o tres de interesados moteros con los que departimos animadamente los pormenores técnicos de la expedición a pesar de nuestro sueño infinito.

Finalmente, hora y media después, pudimos volver a cruzar la barrera que nos separaba de nuestra ansiada ruta. Al menos habíamos desayunado bien, y el sueño había remitido, supongo que presa de la excitación de conocerse libre por fin de ataduras y horarios. En ese momento lo único que me seguía preocupando eran los más de mil kilómetros que teníamos por delante. No era ni de largo mi ruta más larga en un día. Pero ya eran más de las diez y media de la mañana y

estábamos faltos de sueño.

Sí en estas pocas páginas que lleváis leídas lo habéis captado: tengo tendencia a buscar preocupaciones, Aunque yo prefiero pensar en que lo que en realidad tengo es una mentalidad analítica que siempre explora todas las posibilidades y consecuencias, lo que me hace estar alertado de antemano de los posibles problemas. Otros lo llamarían pesimismo.

Pablo, como haría miles de veces después, se encontraba cámara en ristre preparado para filmar nuestra nueva salida oficial. Con un aire profesional, decidí no mirar a cámara, como en los grandes documentales de viajes. En aquel momento tenía la idea de que debíamos realizar tomas profesionales. El viaje no era una salida dominguera de fin de semana entre amigos y no quería que pareciera exactamente eso. Quizá me equivocaba en el enfoque, y de hecho ahora estoy convencido de ello. No hay más que ver el éxito de los *youtubers* que semana a semana cuelgan vídeos aparentemente nada profesionales prácticamente sin editar. Pero en ese momento no lo veía así. En realidad una actitud más desenfadada además habría disimulado mucho más nuestras carencias comunicativas. No se puede ser un profesional de esto de la noche a la mañana. No se puede engañar a la cámara. Ahora lo se, y seguramente habría usado otra estrategia desde el principio. Afortunadamente el ser humano va aprendiendo sobre sus actos, y las grabaciones fueron cada día más y más desenfadadas, sin por ello restarle un ápice a la importancia de nuestro viaje. Creo que esa fue la primera lección que aprendí.

El trayecto hasta la frontera pasó sin pena ni gloria. Los tres lo habíamos hecho muchas veces, y esta era una más, por mucho que nos empeñáramos en vestirlo ya como una gran aventura. El sueño comenzaba a hacer mella a esa hora de la mañana, y no teníamos más alicientes que hablar de tonterías a través de los intercomunicadores. A eso de las doce del mediodía parábamos para realizar nuestro último repostaje en España. A pesar de que las

fronteras en Europa eran más virtuales que reales, el pasar por la de la Jonquera hacia Francia tenía para nosotros cierto significado. Era el primer paso, la internacionalización de nuestra aventura. Debíamos grabar el hecho, que para nosotros era casi histórico, a pesar de que nuestra ruta solamente tenía unos cientos de kilómetros de edad.

Los preparativos antes de una grabación en marcha fueron posteriormente más mecánicos, pero los primeros días lo vivíamos muy intensamente. Pablo avisaba que iba a grabar, mientras nosotros nos poníamos guapos. Y es que a veces teníamos los pies colgando sobre la moto para descansar las piernas, cosa que no queda muy de aventurero. Cuando apareció el hielo era una postura que nos facilitaba el equilibrio y nos daba confianza, pero cuando aún estábamos en Girona, simplemente quedaba fatal y éramos conscientes de que no era una postura muy aventurera, así que incluso después sobre el hielo intentábamos subir los pies a los estribos cuando Pablo avisaba de que ponía la cámara en marcha.

Después de un sonoro “adiós, España” como despedida, Coco bromeó.

—Estamos pasando la frontera. ¿Algo que declarar, Sergio? —preguntó por los intercomunicadores.

—Declaro la independencia... —dije, dejando la frase incompleta.

En aquella época, la independencia de Catalunya era ya un tema candente. Y teniendo un miembro de la expedición tan madrileño como Pablo, no dejábamos de hacer bromas al respecto. Eso y el fútbol eran nuestros temas de discusión y cachondeo favoritos. A pesar de que conocía a Pablo desde hacía pocas semanas, habíamos conectado extraordinariamente bien. Entre los tres no parábamos de hacer bromas que en un primer momento podrían parecer hirientes a cualquiera que nos observara desde fuera, pero era nuestra manera de aliviar las tensiones. Porque lo más bonito de la amistad es poder

bromear sobre cosas serias a sabiendas que la otra persona no se va a molestar en absoluto con cualquiera de tus ocurrencias. Ahora bien, sin duda debes estar preparado para recibir una respuesta que de igual manera tienes que encajar con deportividad.

—Ja, ja, ja, ja —rió Pablo—. Esto lo cortaremos del vídeo.

Lo cierto era que el paso por la frontera nos había espabilado bastante, sacándonos de ese sopor en el que rápidamente nos habíamos sumergido. El viento, casi siempre omnipresente en esta región del sur de Francia, hizo el resto para mantenernos despiertos. Las motos iban permanentemente inclinadas. Yo no lo notaba tanto, ya que ese día me tocaba la Triumph Explorer 1200. Nos turnábamos las motos con puntualidad inglesa. Cada día, había cambio de montura. Afortunadamente, la mayor protección aerodinámica de la gordota de la expedición, junto a su mayor peso, favorecía que se quedara más quieta a pesar del viento. Coco con la Tiger 800, sufría bastante más que yo.

Hace unos años, el presentador Ramón García tenía un programa en Televisión Española que se llamaba *"¿Qué apostamos?"*. Ahí los concursantes intentaban demostrar unas habilidades casi imposibles, algunas tan peregrinas como aguantar el peso de un coche sobre unos cuantos huevos de gallina. Lo cierto es que a veces a nosotros las dificultades se nos acumulaban una tras otra. Y eso es lo que sentíamos nosotros en ese momento: dormir cuatro horitas justas, hacer una ruta de más de mil kilómetros, viento lateral... Cada vez eso se parecía más a una apuesta del mítico programa. Asimilamos tanto esa idea, que a cada dificultad que nos aparecía, uno de los tres acababa cantando la pegadiza sintonía de ese programa. Y es que las penas, con humor, se llevan mucho mejor.

Paramos a descansar en un área de servicio cerca de Béziers. Usábamos la estrategia de aumentar el número de paradas, aunque sea a costa de disminuir su duración, de cara a hacer más liviano ese

primer día de gran kilometrada. El pasado de Coco en la resistencia de las 24 Horas daba sus frutos: de cara a administrar convenientemente las paradas en boxes, hay que sincronizarlas en función de las necesidades: llenar gasolina, cambiar neumáticos... Nosotros hicimos lo mismo con los repostajes, las visitas al baño, comer algo o descansar. Siempre es mejor perder un poco de tiempo descansando que perder la vida en un accidente. Es una solución que se puede aplicar a cualquier viaje largo: son preferibles varias paradas de cinco minutos cada hora, que una larga cada cuatro horas. Y si puedes además aprovechar las paradas de descanso justo cuando necesitas repostar o comer algo, mucho mejor. Así que comimos algo y realizamos los últimos ajustes a las manetas de las Triumph, en un intento de aumentar la comodidad de la marcha. Porque en realidad hacía pocos días que teníamos las motos. Un par de días antes de la partida nos pasamos un día entero en la sede de Triumph montando los accesorios, pero cuando salimos de Madrid aún quedaban algunos detalles por ajustar. Y de pronto, como quien no quiere la cosa, se puso el sol.

—Vaya día más corto —comentó Pablo.

—Pues prepárate a lo que nos viene —dijo Coco. Y es que cuanto más avanzáramos hacia el norte, más cortos serían los días. Cuando llegáramos al Círculo Polar Ártico ya habría pasado la época de las noches perpetuas, pero nos esperaban amaneceres sobre las diez de la mañana y anocheceres al punto de las tres de la tarde. Cinco o seis horas de sol a lo sumo que deberíamos aprovechar al máximo.

Y con la caída del sol la temperatura bajó en picado. A media tarde el termómetro marcaba unos escasos 2ºC. En una de las paradas, además de tomarnos un chocolate caliente, aprovechamos para montar las manoplas en las motos. Para mí ya era tarde. Siempre me ha gustado tener todo planificado, y aunque tengo el maldito síndrome del último día que me hace dejarlo todo para el final, siempre rayando el límite, yo quería tener las motos listas en “configuración invernal”

para la presentación. Aunque nos asáramos de calor los primeros días. Porque si íbamos a mostrar a los patrocinadores y la prensa cómo afrontábamos la aventura, tenían que ver motos espectaculares y preparadas, no como recién salidas del concesionario. Lo cierto es que las pegatinas las habían dejado con una pinta profesional de verdad y es lo que nos diferenciaba de otros moteros más normales que salían en su moto de fin de semana. Pero pensaba que las manoplas, nuestros trajes fosforitos e incluso los esquís artesanales que llevábamos en el maletero del Jeep debían haber estado montados para la presentación oficial. Y no había sido así, ya sea por falta de tiempo o por haber priorizado otras tareas que en su momento nos parecieron más importantes.

Nadie había previsto que el segundo día de ruta necesitaríamos ya las manoplas, pero de nuevo el Destino me daba la razón en querer siempre planificar las cosas de antemano. Coco era todo lo contrario y tenía grandes dotes de improvisación. Aún estaba por ver si entre los dos seríamos el complemento perfecto o un perfecto desastre.

Lo cierto es que aunque quedaban horribles, las manoplas demostraron ser el mejor accesorio para el frío. Quitamos los cubremanos originales de la moto para que se pudieran colocar sin problemas. Ese fue un gran fallo, pero no nos daríamos cuenta hasta el día siguiente. Además, yo aproveché para probarme la chaqueta calefactada. Era una especie de cortavientos con unas resistencias incorporadas y conectadas a la batería de la moto que nos pusimos bajo la chaqueta. Era nuestra tabla de salvación contra el frío polar que nos íbamos a encontrar. Pero tampoco las habíamos probado aún. Y fue mano de santo. Tener un calorcillo recorriendo mi cuerpo y brazos mientras fuera comenzaba a helar, me subió el ánimo. Empecé a pensar que junto con los calcetines y pantalones calefactados, que aún estaban precintados en su bolsa, sería suficiente para aguantar lo que se nos venía encima.

Lo cierto es que ese día fue duro. Más de lo que esperaba. La noche

había caído por completo y con ello la temperatura. Cuando paramos en esa gasolinera pensaba que ponerme la chaquetilla calefactada era más un capricho que otra cosa. Aprovechamos para grabar un pequeño vídeo, de los muchos donde iríamos mostrando el material específico que llevábamos. Había rodado innumerables veces en moto a temperaturas bajo cero sin estas ayudas enchufables, así que pensé que de momento no serían necesarias. Pero el frío arreciaba cada vez con más fuerza. Supongo que el cansancio y las horas de sueño perdidas también jugaban en contra, así que esa ayuda artificial fue muy bien recibida. Coco de momento optó por no ponérsela.

Por el rabillo del ojo podía ver grandes cantidades de nieve acumuladas en la cuneta de la autopista, apenas iluminadas por los focos de la Triumph. Prefería no reparar en ellas. Quizá no estaba preparado para encontrar dificultades tan pronto. Lo que quería era llegar de una puñetera vez a Mulhouse. El día -y la noche- se hacían eternas. -11,5ºC.

Los intercomunicadores fueron una pieza fundamental en nuestro viaje. La seguridad dependía de ellos, avisándonos entre nosotros de peligros, problemas o inesperados cambios de trayectoria. Además nos distraían en las largas distancias. Habíamos ideado un sistema para que las conversaciones se grabaran con una calidad más que aceptable en los vídeos realizados desde el Jeep. He de confesar que no estaba muy seguro sobre ese punto, pensando que las tomas serían monótonas y sin interés. Ahora, después de haber visionado las espectaculares imágenes que grabamos durante todo el viaje, animados por los comentarios frescos y en vivo de los tres miembros de la expedición, confieso que me equivoqué. ¡Benditos intercomunicadores! Pero claro, a eso de las diez de la noche, después de un intenso día sobre la moto, las baterías dijeron basta, y la oscuridad de la helada noche francesa se fundió con el más absoluto de los silencios al que se puede llegar dentro de un casco.

Y finalmente llegamos al hotel, más allá de la medianoche. Una

entrada angosta y oscura nos llevó a un patio interior que hacía las veces de parking. Con nieve acumulada y algunas placas de hielo, nos costó encajar las motos para permitir la entrada y la salida de los otros vehículos, moviéndolas con poca traza y mucho cuidado. Lógicamente aún no habíamos instalado los clavos, y por tanto éramos vulnerables como cualquiera a una caída tonta por pisar el hielo. Y eso, el primer día, lo teníamos terminantemente prohibido, a pesar de que mentalmente estaba preparado a tener varias caídas, incluso a diario, cuando la cosa se pusiera fea.

Nuestra habitación triple del hotel era vieja y olía a rancio. Decorada con lujo setentero, no era el paraíso. Pero para nosotros casi lo parecía. Había sido un gran día, en el amplio sentido de la palabra. Dejamos atrás los compromisos y a pesar de madrugones y actos sociales esa noche estábamos donde habíamos planificado que estaríamos. Nos fundimos los tres en un improvisado abrazo en el centro de la habitación. La dureza de los kilómetros y las temperaturas por debajo de los diez grados bajo cero nos habían dado el primer aviso. Empezaba a comprender que la ruta sería dura, casi heroica. Comenzaba a comprender que las grandes gestas se forjan con tesón, y nosotros esa noche habíamos encargado tres cajas.

El día siguiente amaneció gris. Plomizo. De ese gris que presagia nieve. Pero las cosas se ven diferente cuando has descansado. Y esa noche lo habíamos hecho. Esa jornada teníamos previsto atravesar Alemania casi de punta a punta, para acabar en Berlín. Eran otro buen puñado de kilómetros, pero como es bien sabido, la mayoría de autopistas alemanas tienen barra libre de velocidad, así que podríamos aumentar el ritmo y tardar menos en acabar la etapa. Por eso dormimos más de la cuenta, necesitábamos recuperar.

Así que a eso de las doce del mediodía reemprendimos la marcha hacia la capital germana. Las cunetas seguían cubiertas de nieve, y de día no había manera de no verlas. Me di cuenta que cuando has descansado la noche anterior, los problemas tienden a relativizarse y

tienen menos importancia. Ya nos habíamos puesto la ropa calefactada entera. Calcetines, pantalones y chaqueta desprendían una calidez muy confortable, y además la temperatura había subido algo con respecto a la noche anterior y rodábamos a un grado bajo cero. Con la emoción de pisar un nuevo país, nos lanzamos a descubrir las velocidades máximas de las dos Triumph en el paraíso sin límite de las autopistas gratuitas alemanas.

Debíamos adecuarnos a los horarios de comida europeos para no tener problema a la hora de buscar restaurantes. Por eso paramos al poco rato de salir, en Baden-Baden. Mientras dábamos cuenta de unas albóndigas, me di cuenta de nuestro error:

—Hemos salido demasiado tarde —dije.
—Pero teníamos que descansar —contestó Coco, mostrando sus ya conocidas preferencias por la posición horizontal.
—Ya, pero el GPS me dice que no llegaremos a Berlín hasta las once de la noche. Y eso si no paramos más —sentencié.

El problema tenía difícil solución: como decía Coco, necesitábamos descansar, por lo que no podíamos madrugar mucho. Pero las etapas del inicio de la ruta estaban pensadas para avanzar cuantos más kilómetros mejor, así que si salíamos tarde por la mañana, a buen seguro llegaríamos muy tarde por la noche. Y sería el cuento de nunca acabar. Pero bueno, acabábamos de comenzar el viaje, así que dejé de pensar en negativo y me centré en absorber las experiencias que me brindaba la expedición.

Tras el día llegó la noche, y con ella la oscuridad. Ese día yo abría la expedición con la Triumph Tiger 800. Era la única que tenía instalado el navegador, y por eso siempre encabezaba la expedición. De repente, puse atención a lo que comentan Coco y Pablo por los intercomunicadores.

—¡La moto se me ha frenado sola! —comentó Coco.

—Ya te he visto. He tenido que frenar bruscamente —dijo Pablo—. Menos mal que era yo el que iba detrás y no un camión.

—Debemos parar a ver qué ha pasado, pero creo que son las manoplas, que empujan la leva de freno —observó Coco.

Así que a eso de las diez y media de la noche, estábamos parados en un área de descanso de una autopista alemana, cerca ya de Berlín, intentando descubrir qué había pasado con la manopla. Nos había extrañado la poca velocidad -relativa, claro- que había alcanzado la Explorer 1200 en las autopistas sin límite de velocidad alemana, y ahora veíamos claro que la pobre moto iba frenada. Al haber quitado los cubremanos, el viento hacía que la manopla derecha accionara la maneta de freno, cosa que no era para nada aconsejable. Volvimos a montar los cubremanos originales, y como pudimos montamos las manoplas por encima de ellos, cortándolas por varios sitios y volverlas a unir con cinta americana. Una chapuza en toda regla, que quizá se hubiera evitado montando las manoplas previamente a la salida y probar la moto en riguroso orden de marcha como ya pensé en su momento, aunque fuera más por razones estéticas y de marketing. Pero contrariamente a lo que dice el manual del buen aventurero, no lo hicimos.

Sea como fuere, llegamos a Berlín al filo de la medianoche, con las manoplas ya definitivamente instaladas. Nuestro alojamiento debía estar en la zona comunista de la antigua ciudad dividida. Un neón azul destacaba el nombre del hotel en la esquina de la avenida. En la angosta recepción, al lado de una caja registradora de esas antiguas, el conserje nos esperaba algo impaciente. Quizá era demasiado tarde para llegar a un hotel en el viejo Berlín oriental. La hora era ya absolutamente intempestiva para el país.
La pinta del conserje bien podía sugerir un antiguo trabajo en servicios de espionaje. Tez grisácea, surcada por cientos de arrugas, y mirada intrigante. El ascensor era a todas luces completamente insuficiente

para tres aventureros con sus cascos y sus equipajes. Pero era nuestro hogar por esa noche. Una doble con un plegatín. Más que suficiente.

—Pablo, ya sabes. Tú al plegatín —dije. Además de su condición de madrileño y madridista, la contenida estatura de Pablo fue motivo de chanzas durante todo el viaje, que él asumía con mucho humor y deportividad. Gran acierto cuando debemos convivir más de un mes codo con codo durante veinticuatro horas al día.

Berlín era nuestro primer destino importante. Una ciudad con historia reciente, con iconos turísticos conocidos por todos y lo suficientemente lejana de España como para comenzar a ser ya interesante. El clima acompañaba, ya que aunque el día era gris y amenazaba nieve, las temperaturas no eran excesivamente bajas, rozando los dos grados a eso de las diez de la mañana, hora de la que salimos de nuestro hotel.

¡Las diez de la mañana y ya en marcha! Estaba contento. Al parecer habíamos roto nuestra rutina de salir tarde por la mañana, y por tanto llegar muy tarde al hotel, con el consecuente peligro de conducir de noche, que se incrementaría en cuanto comencemos a encontrar hielo en la carretera. Una vez en Escandinavia seguramente sería inevitable, ya que notábamos cómo se iba acortando el día cuanto más al norte nos encontrábamos, pero de momento intentaríamos evitarlo.

Esa mañana tocó hacer algo de turismo por la capital alemana, visitando algunos de los lugares más emblemáticos de la ciudad. Lo que no esperábamos era el intensísimo tráfico a esa hora de la mañana, perdiendo un tiempo valioso de cara a llegar a Varsovia a una hora decente. Así que sin comerlo ni beberlo volvíamos a las andadas, y comenzamos la ruta demasiado tarde.

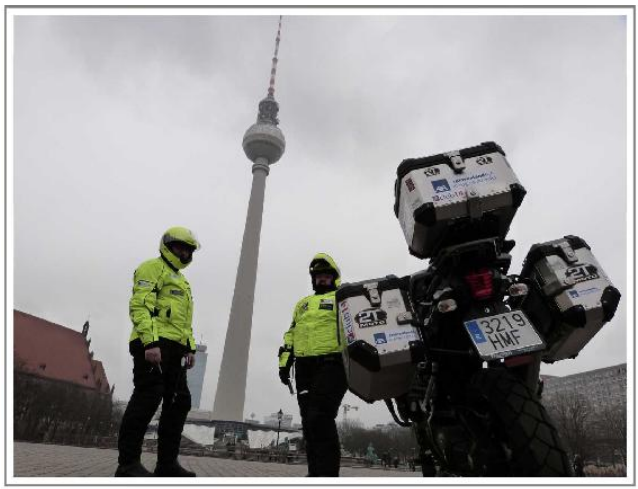
Pasado mediodía aún estábamos realizando algunos planos en una

zona decorada con *graffitis* del muro de Berlín. Hace años, en un curso de fotografía de viajes, el gran Tino Soriano me hablaba de buscar el *icono* del lugar donde estuviéramos. La idea es sintetizar en una sola foto la esencia del lugar. Y con esa consigna en la cabeza diseñamos una ruta por los lugares más representativos de la capital alemana. Y quizá el más relevante de Berlín era ese muro, otrora símbolo de la guerra fría y de la estupidez humana sin límites, y hoy convertido en galería de arte urbana.

Después de unas cuantas fotos y unas tomas de vídeo con el muro de fondo, nos dirigimos a *Alexaderplatz*, el centro de la parte comunista de Berlín. Su enorme y mastodóntica torre de televisión era un signo inequívoco del poderío comunista durante la época del muro. Allí posamos ante las cámaras de Pablo. Encuadre diagonal, parados ante el pirulí con nuestros trajes fosforitos, mirando a la cámara en un plano contrapicado. Casi de portada de disco. *"Los Borealis, grandes éxitos"*. Por supuesto yo seguía con mi semblante serio e interesante en las fotos y en los planos de vídeo, como intentando ser mucho más profesional de lo que era. Sorprendentemente no habíamos comentado nada sobre la actitud frente a las cámaras ni antes ni durante el viaje con los otros miembros de la expedición. Claramente mi idea -ya he comentado que equivocada- era contraria a la de Coco y Pablo.

El tiempo apremiaba, debíamos recorrer quinientos kilómetros para llegar a Varsovia y todavía nos quedaban varios lugares a visitar. La famosa puerta de Brandemburgo era uno de ellos. Aún recuerdo que de niño no entendía cómo alguien había podido poner un muro de cemento justo frente a esa puerta. Un monumento es un monumento. ¿Quién tenía derecho a privar de la belleza artística a nadie solamente por el hecho de tener que poner una barrera?¿No se podía llegar a algún acuerdo para poner la valla en otro sitio? Ahora, tras décadas de la caída del muro, la puerta luce como lo que es, un bello símbolo

del poderío alemán, que ha resistido a tiempos oscuros y



Posando en la Alexanderplatz de Berlín.

grises con la paciencia de quien está por encima de todo.

Checkpoint Charlie era el último lugar donde quería hacer tomas de vídeo. En una de las calles más comerciales de Berlín, se conservaba una de las puertas del muro con su garita de control y sus sacos terreros. Figurantes vestidos de militar bandera en ristre se hacen fotos con los turistas por unas pocas monedas. Pasamos rápidamente casi sin parar las motos, ya que el tráfico era intenso. Intentar parar dos motos con maletas y un enorme todoterreno en medio del tráfico para posar en *Checkpoint Charlie* era a todas luces una idea difícil de materializar. Pero la frontera a cruzar más importante para nosotros no era la del muro de Berlín. Dejar Alemania representaba algo más para nosotros. Atravesarla y adentrarnos en Polonia suponía el inicio de la parte más dura del viaje. Polonia en invierno ya sonaba remoto y aventurero. Yo sabía que la expedición se endurecería sobre todo al entrar en Finlandia, pero dejar atrás la Europa más occidental era una especie de frontera. Lo cierto es que ansiaba la llegada de las dificultades. Y no era ninguna idea masoquista. Simplemente era el deseo de que desapareciera la incertidumbre que hacía meses revoloteaba sobre nuestras cabezas. ¿Cómo sería conducir sobre el

hielo? ¿Soportaríamos las temperaturas extremas que nos íbamos a encontrar? ¿Veríamos auroras boreales? ¿Llegaríamos a Nordkapp? Traspasar *Checkpoint Charlie* camino de Polonia significaba dar un paso más hacia la respuesta a todas esas preguntas.

Por fin partimos de Berlín dirección este. Y Polonia nos recibió con una fina llovizna y nieve en los arcenes. Habíamos decidido con buen criterio utilizar la autopista de reciente creación que nos llevaba directamente a Varsovia, sorteando así una ingente cantidad de camiones de gran tonelaje que circulaban por la antigua carretera. Polonia era conocida por aquél entonces por las grandes roderas en sus carreteras, debido a ese tráfico pesado. La autopista A-2 aún era virgen y su asfalto permanecía, quién sabe por cuánto tiempo, plano e inmaculado. No era así en las pequeñas carreteras secundarias que adivinábamos a ver desde la seguridad del triple carril de la autopista: la nieve se acumulaba en ellas y un atisbo de preocupación silenciosa comenzó a germinar en mi cabeza. De todas formas los ánimos en la expedición eran buenos, y nos animábamos cantando, a veces a trío, los grandes éxitos de los setenta.

Oscureció temprano, y la niebla bajó lo suficiente como para inquietarnos pero sin obligarnos a bajar nuestro ritmo. A eso de las ocho de la tarde paramos a calentarnos y comer algo en una estación de servicio. En el mostrador tenían una pequeña marmita de hierro colado negra, de la que servían una especie de sopa densa y de sabor fuerte, muy caliente. Era justo lo que necesitábamos en ese momento. De repente, un hombre alto, ataviado con un curioso abrigo largo de pelo y un gorro de apariencia rusa se nos acercó.

Autopista polaca rumbo a Varsovia.

—Yo no iría en moto de noche —nos dijo casi por sorpresa en un casi perfecto castellano. Entendí que se refería a la posibilidad de encontrar hielo en cuanto el sol dejaba de calentar el asfalto.

—Bueno, se supone que echan sal en la autopista, ¿no? —dije suplicando una respuesta afirmativa.

—Eso es cierto durante el día —puntualizó—. Pero por la noche no suelen circular los camiones que tiran sal. Si baja mucho la temperatura, es frecuente que en esta autopista se forme *hielo negro* —dijo.

El temido *hielo negro* es quizá el peor de los enemigos del motero invernal. De un color similar a la carretera, es dificilísimo distinguirlo, y menos de noche. Lo cierto es que habíamos comenzado el viaje sin tener ni idea de su existencia. La temperatura rondaba los dos grados positivos, por lo que aún era demasiado elevada como para que se formara, pero quedaban algunas horas de ruta, ya inmersos en la noche cerrada. Estaba claro, a partir de ahora, y seguramente durante bastantes semanas, deberíamos acentuar las precauciones y no confiarnos. No sé de dónde había salido aquel tipo del abrigo de pelo. Era extremadamente improbable que una persona se nos acerque en un área de servicio a doscientos kilómetros de Varsovia y nos prevenga en perfecto castellano sobre el hielo negro en esa autopista.

Sin duda, era un *Ángel de la Guarda*.

Un *Ángel de la Guarda* es aquella persona que aparece de no sabes dónde, y que por su consejo o su actitud acaba evitándote graves problemas, muchas veces incluso sin que te des cuenta. El viajero avezado es capaz de descubrirlos siempre que se fije. Siempre están ahí, solamente hay que abrir los oídos y escuchar. Así que desde ese momento, conduciríamos con un ojo puesto en el termómetro, por si a la temperatura le daba por bajar más de la cuenta, y otra en el asfalto, por si lográbamos descubrir cualquier indicio de hielo en él.

Lo primero que vimos a la entrada de Varsovia fue un alto y oscuro edificio que lucía un luminoso anuncio de AXA en la azotea. Pasaban ya las diez y media de la noche, relativamente temprano para lo que veníamos haciendo los días anteriores. Pero ya demasiado tarde como para acomodarnos, ducharnos y salir a cenar en una ciudad europea. Pero era casi obligado intentar sacar una buena foto y toma de vídeo de ese edificio coronado con un anuncio de nuestro patrocinador principal. Los resultados no es que fueran muy buenos, pero es lo que había. El compromiso con los patrocinadores no comportaban esos detalles, pero nos pareció un buen recurso, aunque pasado el tamiz del tiempo ahora lo veo casi ridículo: esa foto, como otras muchas, desapareció en el olvido.

Nos dirigimos a nuestro hotel, situado en el centro de la ciudad moderna, muy cercano al *Edificio de la Cultura* de la capital polaca. Ese edificio, un mazacote rectangular simétrico, lleno de ventanas y rematado con una gran antena de comunicaciones, era una réplica casi exacta de otros que hay en Moscú. De hecho fue un regalo del gobierno comunista por el apoyo polaco –casi obligado- al telón de acero. Hoy en día, no tengo una idea muy exacta de qué representa para los polacos. A veces se está orgulloso de tus monumentos, pero otras te pueden llegar a avergonzar dependiendo de dónde procedan. Sea como sea, a mi, particularmente me parece espectacular. O mejor dicho, exótico. Tan diferente a lo acostumbrado que me recordaba lo

lejos que estábamos de casa, a pesar de haber salido hacía tan pocos días.

Esa noche Pablo y yo compartíamos habitación en un hotel que parecía de lujo, a precios de saldo, que es lo que suele pasar en toda la Europa del Este. Aunque supongo que el inmenso andamio que tapaba gran parte de la fachada del hotel también tenía parte de culpa en la rebaja del precio. Las motos quedaron aparcadas en la calle, bajo un pequeño balcón y fuera del recinto del hotel. Los precios algo exorbitados de algunos parkings hacían que muchas noches las motos y el coche durmieran a la intemperie. El presupuesto era muy limitado e intentábamos ahorrar en todo lo que podíamos. ¿Idea acertada? Nunca lo sabremos. Porque en realidad un robo de alguna de las motos hubiera dado al traste con toda la expedición, así que el riesgo que corrimos fue demasiado alto. Pero como suele pasar, nunca piensas que te pueda suceder precisamente a ti.

Al deshacer el equipaje, observé que Pablo había subido un gran *tupper* donde aún quedaban algunas empanadillas y croquetas de las que nos había dado Belén a nuestro paso por Zaragoza, ya hacía varios días.

—Están buenísimas —me dijo Pablo, ante mi mirada interrogatoria mientras daba cuenta de una empanadilla.

—Igual ya han pasado demasiados días fuera de la nevera —le dije. Como médico de la expedición no tenía muchas ganas de trabajar tan pronto.

—Para nada. Con la temperatura que hemos tenido, es como si lleváramos nevera en el coche —dijo, mientras se introducía una nueva empanadilla en la boca. Años después, aún seguimos recordando que las empanadillas de Belén llegaron hasta la mismísima Polonia en nuestra expedición a observar auroras boreales.

Como corresponde a una gran ciudad, Varsovia bien valía una pequeña ruta turística. Si hubiéramos tenido más tiempo deberíamos haber paseado entre las preciosas y coloridas callejuelas del casco antiguo, primorosamente restauradas tras la segunda Guerra Mundial. Pero esa mañana nos tuvimos que contentar con ir caminando a desayunar a un *Starbucks* que se encontraba a escasos trescientos metros, al otro lado de la plaza del Edificio de la Cultura.

La arquitectura sobria y mastodóntica del edificio comunista resiste con estoicidad los envites de los rascacielos más modernos de los alrededores. Pero a mi entender las construcciones de acero y cristal no logran desbancar el protagonismo al viejo edifico. Lo rodeamos vestidos con nuestros anoraks rojos de capucha con pelo. Es nuestro uniforme de civil. Cuando no teníamos que coger la moto intentábamos evitar nuestro traje de seguridad, pesado, incómodo y complicado de poner, sobre todo al llevar el traje calefactado debajo. Me sentía algo extraño ataviado con el gran anorak, y la verdad es que cada vez que entrábamos en cualquier lugar los tres uniformados de rojo y con nuestros patrocinadores repartidos en diversos parches de tela, la gente nos miraba extrañados, como si de un equipo deportivo se

Con nuestro uniforme de civil en Varsovia.

tratara.

Como venía siendo costumbre, eran más de las doce del mediodía cuando finalmente cogíamos las motos dirección norte bajo una fina llovizna. Dejábamos la capital polaca avanzando una autovía que acabó por desaparecer a los pocos kilómetros. Rodábamos por carretera por primera vez desde que salimos de Madrid. El ritmo de viaje disminuyó, por supuesto. Pero también cesó la monotonía. Siempre he pensado que las autovías y autopistas te desplazan de un lugar a otro de una forma aséptica, sin ofrecerte muchos estímulos visuales. Como teletransportándote. Por el contrario en las carreteras el cambio es gradual y perceptible, asimilando tanto en tiempo como en espacio que te encuentras muy lejos de casa, cada vez más. Te empapas de viaje hasta la médula.

El asfalto ya presentaba las roderas que hacen famosas las carreteras polacas, debido supongo a una deficiente construcción y a la gran cantidad de camiones de gran tonelaje que circulan por ellas. Nuestro dilema era ese momento si conducir por el centro del carril, en la cresta de asfalto sobre una peligrosa película de aceite y suciedad proveniente de los motores de los vehículos, o por el contrario meternos en alguna de las roderas, de donde difícilmente podríamos salir rápidamente en caso de necesitarlo. Quizá era un problema insignificante, sobre todo comparado con lo que nos esperaba los días posteriores. Pero era nuestro primer problema. Y nuestra mente, que llevaba el chip aventurero activado desde que dejáramos la ahora lejana Madrid, estaba ávida de enfrentarse a ese tipo de problemas. Así que fuimos probando la manera de sortear las roderas de la forma en la que cada uno se sintiera más cómodo, algunas veces dentro de ellas, y otras veces por el sucio centro de la vía.

—Pues yo no tengo problema alguno –dijo Pablo con media sonrisa en la cara desde la comodidad del 4x4.

Los cafés de las gasolineras fueron nuestros grandes aliados a partir de ese momento. Café, chocolate, té... era lo de menos. Lo importante era que estuvieran calientes. No tuvimos ningún reparo en meternos en el pequeño cobertizo de madera adyacente a los surtidores de una gasolinera que hacía las veces de bar restaurante. Estaba simplemente decorado con un par de mesas de plástico. En una de ellas un barbudo camionero daba cuenta de una sopa de color indescriptible. Nos sentamos en la que quedaba libre. Intentamos comunicarnos con la dependienta, que no hablaba ni una palabra de inglés. La verdad es que tampoco fue difícil acabar entendiéndose para pedir tres simples cafés con leche. Mientras Pablo pagaba, yo me dediqué a escribir mis notas en mi libreta Moleskine. *"L'essentiel est invisible pour les yeux"*, rezaba en su negra tapa dura, ilustrada con un delicado grabado de *El Principito*. En ella anotaba puntualmente todo lo que acontecía en el viaje. Coco y Pablo en algún momento intentaron leer lo que escribía, pero yo siempre escondía mis escritos de sus cotillas miradas, salvaguardando mis pensamientos más íntimos. Lo cierto es que tampoco es que fueran tan íntimos, ya que la gran mayoría de ocasiones me limitaba exclusivamente a apuntar algunos datos del viaje para no olvidarme a la hora de escribir nuestra crónica diaria, pero me apetecía tener esa misteriosa actitud.

El día se esfumó rápidamente entre carreteras de negro asfalto que contrastaban con el paisaje completamente nevado de los alrededores. Campos, colinas o bosques presentaban invariablemente esas canas blancas que les acompañarán sin duda durante todo lo que restaba de invierno. Los pueblos que atravesábamos despertaron mis recuerdos que pensaba olvidados de mi primer viaje a Nordkapp. Me parecía muy curioso que a pesar de estar completamente nevados y presentar por tanto un aspecto muy diferente, mis neuronas se acordaran perfectamente de una iglesia o de un paisaje al volver a pasar tres años después. Una canción, una fragancia o una imagen. Cualquiera de esas tres cosas puede hacer saltar el resorte de la memoria, inundando tu cerebro con una cascada de recuerdos que

creías ya definitivamente archivados. Esa es la maravillosa mente humana.

A eso de las siete de la tarde, ya envueltos por completo en una noche cerrada, pasamos la frontera con Lituania. Era un logro más en nuestra expedición. Un exótico país -y a partir de ahí todos lo serían- en nuestro haber. Las carreteras eran más anchas y solitarias de lo esperado, a pesar de que sin saber muy bien por qué, diversos coches aparecían aparcados en las cunetas de cualquier lugar, sin más que un oscuro bosque o un solitario campo a su alrededor. El termómetro marcaba tres grados bajo cero y urgía ya buscar algún sitio para cenar, ya que aunque aún faltaban algunas horas para llegar a Vilnius, donde dormiríamos esa noche, el horario europeo nos obl

Entrando en Lituania.

dificultaría encontrar un restaurante en la capital. Seguíamos con nuestra rutina de llegar demasiado tarde a destino tras recorrer varios cientos de kilómetros en absoluta oscuridad y temperaturas cada vez más extremas.

Las carreteras estaban sorprendentemente limpias de nieve, per no así los caminos que llegaban hasta ella, que se encontraban completamente cubiertos de hielo. Por este motivo descarté un par de

restaurantes con buena pinta que nos encontramos a pie de carretera.

—Sergio, ¡pero en algún sitio deberemos parar! —dijo Coco con buen criterio. Al final acepté y nos metimos hacia un restaurante ubicado en una casa de madera. Paramos en el arcén. Nos separaban del edificio unos treinta metros de un camino completamente helado. Finalmente, sin pensarlo excesivamente, nos aventuramos. Coco iba más suelto, pero yo me notaba algo tenso. La verdad es que tampoco fue tan complicado, aunque mi cabeza ya comenzó a pensar lo difícil que sería después de cenar darle la vuelta a las motos en esa enorme placa de hielo sobre la que aparcamos.

El restaurante era muy acogedor, dentro del estilo evidentemente rústico. En general suelo asociar lo rústico con lo acogedor, aunque viajar por el este de Europa me enseñaría que un excesivo toque rústico se podía tornar *kitsch* o incluso *friki* si se pasaba de la raya. Bancos corridos, vigas de madera y algunas cornamentas de ciervo colgadas de las paredes. Ese era el panorama. No había excesiva gente, aunque sí la suficiente como para pensar que no se debía comer mal. Mientras yo intentaba disfrutar sin éxito de un filete de ternera más hervido que frito y con un peculiar regusto a ajo, Coco daba cuenta de una suculenta sopa alojada en un curioso recipiente hecho de pan. Por vez primera en la expedición la comida era marcadamente exótica. Me di cuenta de lo lejos que estábamos de casa, y no solamente por los kilómetros de distancia. Sin saber cómo, la melancolía se empezó a apoderar de mi. Necesitaba el calor de los abrazos de mi gente. La cercanía de los seres queridos se había esfumado en Varsovia junto con las empanadillas de Belén. Definitivamente, estaba de bajón.

Me agobiaba la noche, la carne hervida, la distancia a casa. Me preocupaba el hielo que encontraríamos hasta volver a la carretera. Y era eso lo que realmente habíamos venido a buscar, pero cuando te lo encuentras por primera vez, afloran los miedos. ¿Qué carajo estaba haciendo ahí?¿Era necesario toda esta aventura?¿Qué necesitaba

demostrar realmente? Preguntas sin respuestas que flotaban sobre una sopa servida dentro de un pan.

Y llegó el primer gran momento. Después de cenar debíamos sacar las motos del parking helado. A duras penas me mantenía en pie, pisando torpemente el hielo al salir al exterior. Porque si difícil era mantener las motos en equilibrio sobre el hielo, igualmente lo era caminar y sobre todo subir y bajar de las motos en esas condiciones. Decidimos que Coco y yo daríamos la vuelta a las motos mientras Pablo grababa el desastre. Porque si una cosa teníamos claro era que las penurias debían quedar convenientemente registradas.

Comenzamos moviendo hacia atrás mi moto. Las suelas de mis botas resbalaban mientras retrocedía centímetro a centímetro junto a la Triumph hasta que quedó encarada hacia la salida. Después, hicimos lo propio con la de Coco. El primer asalto estaba ganado. Ahora solo quedaba montarse en ellas y recorrer esos treinta metros que nos separaban de la seguridad del limpio y negro asfalto. Arranqué. Intenté apoyarme en la idea de que ya habíamos recorrido esos mismos treinta metros al entrar al restaurante, pero la diferencia era que yo ya estaba de bajón y todo lo veía mucho más negro. Paradójicamente, porque todo lo que me mostraba el faro de la moto era absolutamente blanco.

La Tiger rugió con ese silbido característico del tricilíndrido mientras avanzó lentamente sobre la blanca superficie apenas iluminada. Con las piernas haciendo de improvisado trípode, noté cómo la rueda trasera deslizaba suavemente hacia uno y otro lado mientras yo compensaba contragirando el manillar. Veinte metros… Seguíamos avanzando con mucha más seguridad de la esperada, y cada vez me atrevía a ir más rápido. Diez metros… Ya veía el final. ¡Lo estaba consiguiendo! La primera dificultad real, nuestro primer asalto con el hielo estaba llegando a su fin.

No había sido tan difícil. De hecho, casi me avergonzaba de mi actitud

derrotista durante la cena, pensando que treinta metros de hielo serían tan insalvables, cuando nos quedaban más de cuatro mil kilómetros sobre él. Como siempre pasa en la vida, nuestro mayor freno es el miedo a lo desconocido. Y en cuanto traspasamos esa barrera y afrontamos las dificultades, nos damos cuenta de lo que somos capaces. Porque en realidad somos mucho más capaces de lo que creemos. Solo hay que tirarse a la piscina. Ese día fueron unos míseros treinta metros de hielo. Pero estaba eufórico. Lo había logrado. Y no solo al hielo: había logrado derrotar a mi pesimismo. Estaba seguro que esa lección que me había dado a mí mismo me iba a ser de extremada utilidad en el futuro. Y no hablo únicamente del viaje.

El termómetro marcaba cinco grados bajo cero. Las luces auxiliares de las Triumph a duras penas lograban iluminar las oscuras cunetas donde seguíamos encontrando coches misteriosamente aparcados. Recorriendo los ciento diez kilómetros que nos separaban de Vilnius, la capital lituana, me sentía capaz de afrontar cualquier dificultad. Esa era la actitud.

Nuestro hotel estaba a las afueras de la ciudad, en una gran avenida. Durante esa noche nevó bastante, y las motos aparecieron por la mañana cubiertas con un par de dedos de nieve. A nuestro lado, dos autocares de un equipo de hockey hielo estaban ya en marcha, calentando motores. Exotismo nórdico. De sus tubos de escape emanaban enormes bocanadas de vapor, que ascendían agitadas y nerviosas hasta disolverse en el gélido ambiente.

Arrancamos las motos mientras grabamos la operación. A pesar de que aún no hacía excesivo frío, uno o dos grados bajo cero, nos interesaba mostrar lo bien que iban las motos. Y con la nieve que las cubría después de haber pasado la noche a la intemperie, las imágenes serían más impactantes. Supongo que es parte del juego, y en ese momento nos pareció importante. Seguramente la fiabilidad de las motos era de las cosas que menos nos tendrían que preocupar en

un viaje de este estilo, pero quizá teníamos aún una concepción demasiado motera de lo que teníamos que contar. ¿Era una aventura motera o una aventura total? ¿O simplemente la aventura era afrontar como equipo las vicisitudes -algo diferentes a un fin de semana habitual, por supuesto- de un viaje fuera de nuestra zona de confort? A día de hoy sigo sin tenerlo claro.

Posiblemente no éramos *del montón*, pero nunca hemos sido unos moteros con excepcionales cualidades. A toro pasado creo que cualquiera con tiempo, dinero y unas mínimas dotes para soportar adversidades climáticas y psicoloógicas podría repetir nuestra presunta hazaña. Pero de lo que sí podemos dar lecciones es de tener un sueño, una idea a primera vista imposible, y poner todo nuestro empeño en llevarla a cabo. Traspasamos barreras y muros durante el camino. Y los primeros y quizá más importantes fueron los de nuestras propias mentes.

Salimos de Vilnius bajo ligeros copos de nieve. La autopista apareció blanca, con las típicas roderas limpias de los coches que nos precedían. No había hielo, por lo que no suponía mayor esfuerzo que conducir en mojado. Seguía sin hacer excesivo frío aunque se había levantado algo de viento.

A mediodía incluso salió el sol. Puede parecer un dato sin importancia, pero en realidad no lo veíamos desde nuestra salida de Madrid. Y las oportunidades de que apareciera nuevamente se iban esfumando con cada kilómetro que recorríamos hacia el norte. Cada día amanecía más tarde y anochecía más temprano. Además, desde que entramos en Lituania, era una hora más que en España.

—Oye, Coco, tenemos que cambiar el reloj de las motos, que hoy es una hora más —le dije.

—¿Para qué? —me contestó—. Con tal de sumarle una hora a lo que ponga en el marcador tenemos suficiente. —La explicación no tenía

ninguna lógica para mí. Si puedo tener la hora correcta, ¿por qué narices tenía que realizar complicadas operaciones matemáticas para saber qué hora era? No. Definitivamente las explicaciones de Coco no tenían mucho sentido.

—Así tienes la hora de España —puntualizó.

—Pero no estoy en España, Coco. Estamos en Lituania —dije. ¿Para qué me interesaba a mí la hora en España, a más de tres mil kilómetros de distancia? De vez en cuando emergían ciertos rasgos de mi personalidad obsesiva-compulsiva. Quizá es que soy muy cuadriculado, poco dado a la improvisación. Quizá demasiado para ser español. En ese momento comencé a comprender que posiblemente, y a pesar de tener madre navarra y padre gaditano, sea más noruego que español. Y con poco poder de convicción, ya que los relojes de las motos siguieron marcando la hora española durante todo el viaje. En estos primeros días es cuando se forja el rol de cada miembro del equipo, y aún no quedaba claro quién era el líder. De hecho, y aunque parezca mentira, estuvimos la inmensa mayoría del tiempo consensuando entre todos cada decisión a tomar, por insignificante que fuera. Pero los relojes siguieron marcando una hora menos.

Nos dirigíamos al norte -cómo no- por una carretera que con su negro azabache partía en dos el paisaje blanco inmaculado que nos rodeaba. Finalmente las nubes ocultaron el sol, y el cielo no era más que un borrón grisáceo sin forma alguna. Debíamos estar a uno o dos grados bajo cero, pero no notamos un frío extremo mientras nos acercábamos a nuestra próxima parada: la *Colina de las Cruces*.

Al norte Siauliai existe, desde hace siglos, una colina donde los lugareños van plantando cruces en recuerdo de sus seres queridos. Y no me refiero a un cementerio. Allí, que yo sepa, no hay nadie enterrado. Pero con el tiempo las cruces se fueron acumulando, hasta alcanzar los varios millones que, con total seguridad, existen

actualmente. La colina tuvo su época más interesante durante la *guerra fría*, cuando bajo la dominación soviética los lituanos fueron recordando a sus deportados a Siberia mediante cruces en la colina. Las autoridades comunistas consideraron este hecho como un acto subversivo, libertario y contrario al régimen, por lo que arrasaron las cruces de la colina en varias ocasiones. Y siempre que eso pasaba, los lituanos volvían a colocar durante la noche siguiente las cruces en su sitio. Un día tras otro. Año tras año. Hoy en día el lugar ha perdido bastante de su significado, y cualquier turista puede comprar una cruz en el centro de visitantes y plantarla donde le plazca. Pero la colina de las cruces sigue desprendiendo espiritualidad por todos lados.

Dejamos las motos en la estrecha carretera que lleva a la colina, no sin antes negociar los veinte o treinta metros de hielo que se había formado en un tramo. Lo tomé casi como una penitencia que debíamos pagar para llegar a ese lugar sagrado. Esa vez tampoco fue tan difícil, la verdad. Mi experiencia en el parking del restaurante de la noche anterior estaba dando sus frutos, y afronté el nuevo reto con decisión y confianza.

Nos acercamos hacia la colina a través del sendero que se había formado por las pisadas de los visitantes sobre la nieve. No era mi primera vez allí. Había estado en verano tres años atrás. De hecho habíamos recalado en Siauliai y su colina a instancias mías. Aquella primera vez me pareció un lugar muy mágico y especial. Lo cierto que ese invierno no me lo pareció tanto. Aunque todo estaba igual a excepción del manto blanco que la cubría, la colina me pareció diferente. Las cruces plantadas en cada centímetro cuadrado libre, cruces colgadas de otras cruces hasta el infinito en una pesadilla sin pies ni cabeza que se plega sobre sí misma en un bucle continuo...

Entre la miríada de cruces, Pablo escuchó un sonido. Parecía

Pablo en la Colina de las Cruces. Siauliai, Lituania.

un cántico religioso. Aguzando el oído pudimos localizar de dónde venía. En una zona concreta escondido entre las cruces parecía haber un transistor, o quizá un altavoz que iba difundiendo consignas posiblemente religiosas y cánticos espirituales. Lo cierto es que era profundamente inquietante. Misterioso.

Sí, todo era igual... pero quizá lo diferente no era el lugar sino lo ojos que observaban. De eso me di cuenta al fijarme en las caras de Pablo y Coco, absolutamente fascinados por el lugar como yo lo estuve tres años antes.

Posiblemente había dejado atrás esa sorpresa de las primeras veces. Quizá había olvidado la ilusión de los primeros viajes. Me asustó el hecho de perder esa frescura. ¿Me estaría volviendo insensible a las sensaciones? ¿O era este viaje-aventura y la responsabilidad de hacerlo bien lo que atenazaba mis sentidos? Las cosas se habían comenzado a complicar. El hielo ya estaba presente en cuanto te desviabas de la carretera y empezaban los desafíos que habíamos venido a buscar. Unos días atrás esperaba las dificultades con anhelo pero, como suele pasar en la vida, cuando las encuentras, preferirías no haberlas conocido. Mientras paseaba entre los millones de cruces, meditando estos pensamientos, me di cuenta que esta aventura me iba a enriquecer mucho más de lo que me imaginaba. Al contrario de

lo que pasó en mi primer gran viaje -también a Cabo Norte pero en verano- donde pensaba encontrarme a mi mismo pero no encontré nada profundo en mis pensamientos, esta vez no era así. A pesar de ir acompañado y tener que afrontar dificultades y retos al límite de mis posibilidades, mi cabeza se había puesto a filosofar a la primera de cambio. Y eso me gustaba. Me gustaba y me inquietaba a partes iguales. Porque cuando tu cabeza se pone a filosofar nuca sabes dónde acabará. Porque en ocasiones terminas en un lugar mucho peor del que saliste.

Eran las cuatro de la tarde y aún no habíamos comido. Me pareció ver un lugar a pie de la carretera justo en el desvío hacia la colina que tenía pinta de restaurante. Y vaya si lo era. Un estrambótico cazador tallado en un tronco de árbol nos daba la bienvenida, mientras que unos columpios de madera permanecían inmóviles cubiertos de nieve. La camarera, una lituana de pelo moreno y ojos azules asentía con la cabeza ante la pregunta de si podíamos comer algo. Éramos conscientes de que por encima de los Pirineos entrar a un restaurante a las cuatro de la tarde es casi siempre para ir a cenar, pero también es cierto que en los países del Este, y ciertamente en otros muchos otros lugares, nunca te negarán el servicio sea a la hora que sea.

El restaurante era rústico y por lo tanto acogedor, a pesar de estar solos. Forrado en madera y lleno de bichos disecados, como correspondía a un lugar donde seguramente se reunían los cazadores de la zona para dar cuenta de sus trofeos. La sopa del cazador consistía en un caldo espeso, de color marrón oscuro donde flotaban algunas habichuelas pintas y trozos de carne. Con un sabor ligeramente picante que se quedó todo lo que quedaba de tarde en mi garganta, era el mejor reconstituyente después de unas cuantas horas a la intemperie. De segundo, un filete de pollo rebozado con una buena ración de verduras para acompañar.

Quizá tardamos más de lo esperado en comer, ya que al salir casi era de noche, como de costumbre. La temperatura bajó y bajó hasta los

nueve grados bajo cero. Nuestra conversación diaria con el meteorólogo Mario Picazo ya nos lo había advertido: se acercaba un frente que estaba actualmente en Suecia y que traería bajada de las temperaturas y nieve.

Como suelen pasar estas cosas, contactamos con Mario Picazo casi por casualidad. Debido a su programa de televisión sobre climas extremos, suponíamos que le gustaría nuestra idea y nos podría dar algunos consejos para sobrellevar el día a día con esas gélidas temperaturas. Había estado en Omyakon grabando el quehacer cotidiano de ese pueblo de la estepa siberiana que ostenta el récord de temperaturas más baja del planeta. Además acababa de lanzar la aplicación meteorológica para móviles *El Tiempo TV*, e igual colaborar con nosotros era una buena plataforma de salida para publicitarla. Aunque sinceramente yo estaba convencido que a nivel comercial nuestra relación nos iba a beneficiar mucho más a nosotros que a él.

A diario al llegar al hotel, escribíamos un *whatsapp* a Mario donde le concretábamos la ruta del día siguiente. Y él nos enviaba, de forma resumida, las particularidades previstas sobre temperaturas, nevadas o vientos. Sin lugar a duda fue útil, muy útil. Es cierto que existen multitud de aplicaciones meteorológicas que nos podían dar información similar. Nosotros también las usamos, por supuesto. Pero en más de una ocasión pudimos beneficiarnos de ese “toque mágico” que un verdadero meteorólogo proporcionaba a esas frías y automáticas predicciones.

Ante la perspectiva que bajara más la temperatura, o sobre todo que comenzara a nevar, nos apresuramos a llegar a Riga. Sobre las seis de la tarde entrábamos en Letonia, ya bajo una noche cerrada. Nos paramos a grabar el cartel que señalaba la inexistente frontera, y a lo lejos vimos unas inquietantes luces azules y rojas. Era policía, no tuvimos ninguna duda. Tras las tomas de rigor, donde ni Coco ni yo nos bajamos de la moto, reemprendimos marcha a sabiendas que pocos metros después nos darían el alto casi con total seguridad. A

pesar de que seguíamos viendo a diario coches parados en los arcenes sin mucho sentido, un coche y dos motos con sus luces suplementarias encendidas parados en el borde de la carretera al lado de la frontera y justo a pocos cientos de metros de un coche patrulla han de levantar sospechas hasta al más inocente agente de la ley. Así que pasó lo inevitable.

—*Stop! Passports, please* —dijo el policía, acercándose a Coco, que iba el primero.

—No tenemos los pasaportes encima. Los llevamos en el coche —le hicimos entender por señas. La verdad es que nos iba a resultar bastante complicado encontrar los pasaportes entre nuestro equipaje, ya que el Jeep ya era, a esas alturas de expedición, una especie de extraño puzzle donde nada estaba en su sitio pero todo encajaba a la perfección. Una suerte de *bolso de Doraemon* donde se podía encontrar de todo, pero no precisamente justo en el momento que lo necesitaras.

—*Spanish?* —dijo el policía al ver la matrícula de una de las motos. —*Spanish no problem! Go, go!* —dijo finalmente. Así que nos libramos de rebuscar entre la maraña de cosas y de recolocarlas de nuevo. Pensé que quizá sería buena idea llevar los documentos más a mano para una futura ocasión.

En Letonia la calidad de las carreteras había bajado ostensiblemente. Circulábamos de noche sobre un sinfín de baches colocados estratégicamente para hacernos ir botando durante todo el trayecto hacia la capital. A pesar de que aún no nevaba, una fina capa blanca cubría la carretera, y avanzábamos con cuidado siguiendo las roderas de los vehículos que nos precedían. No era complicado, pero de hecho resbalaba algo más que conduciendo sobre mojado, aunque por supuesto menos que si la carretera estuviera helada.

Y así llegamos a Riga. A nuestra derecha, pero bastante lejos, una

enorme torre de telecomunicaciones, muy moderna y estilizada, casi como una torre Eiffel de cemento y hierro nos dio la bienvenida iluminada de estridentes colores. A medida que avanzábamos por la avenida surgió a su lado la Academia de las Ciencias, otro edificio de estilo soviético, muy parecido al Edificio de la Cultura que vimos en Varsovia, seguramente con el mismo origen pero de menor porte. Nos dirigimos al hotel, que disponía de un aparcamiento situado en un patio interior detrás de la entrada principal. Para acceder, el camino de acceso estaba completamente cubierto de hielo y bacheado, y con unos giros de noventa grados surcados por unas imponentes roderas heladas. Procedimos con cuidado y cautela. Fundamentalmente porque sería algo vergonzoso caerse en la entrada del hotel. Los desastres en una expedición se supone que tendrían que estar a la altura, y caerse mientras entrábamos en un parking no parecía estarlo demasiado.

Como la noche anterior, conduje por el aparcamiento de una manera a todas luces más prudente que Coco, seguramente debido a las malas experiencias que había tenido con el hielo a lo largo de mi vida motera.

Cualquiera que conduzca una moto en invierno ha de tener claro cuáles son sus enemigos. Y sin lugar a duda el más importante es el hielo. Uno de mis mayores temores es recorrer una carretera de montaña disfrutando de la claridad de los cielos invernales y encontrarte a la salida de una curva umbría con una gran placa de hielo. Lo único que puedes hacer en ese momento es intentar enderezar la moto y pasar el obstáculo lo más vertical posible... pero para eso hace falta la habilidad adecuada, además de haber dejado margen suficiente y un poco de suerte.

Recuerdo un día de grandes nevadas en Barcelona allá por el invierno de 2010. Al salir del trabajo mi F800GS estaba bajo una capa de varios centímetros de nieve. Me separaban más de treinta kilómetros de autopista hasta mi casa, que el desconocimiento de la

inexperiencia me hacía ver sencillos. "En la autopista no debería helar", pensé. El trayecto se saldó con dos caídas -sin consecuencias- y cuatro horas para recorrer lo que un día normal me llevaba menos de media hora. Incluso estuve a punto de abandonar la moto en un arcén de la autopista e irme a la estación de tren más cercana para poder llegar a casa.

También recuerdo una fría y lluviosa mañana de febrero, de esas que el termómetro marca negativo. Las gotas de lluvia comenzaban a ser aguanieve y yo cogía el atajo matinal por una pista forestal para ahorrarme un par de kilómetros de carretera y caravanas a la entrada de Barcelona. Y de golpe, estaba en el suelo. Así, sin tan siquiera saber por qué. Intenté levantarme sin éxito, volviendo a dar de bruces con la tierra mojada. Una gran placa de hielo, imperceptible a primera vista, ocupaba gran parte de la pista. La moto quedó en el suelo y a duras penas pude levantarla sin resbalar nuevamente. Estaba tumbada sobre la empinada cuesta a escasos centímetros del terraplén, así que no me atrevía a sacarla de ahí. Se me ocurrió llamar al 112 y finalmente se acercó una patrulla de la Guardia Urbana con un saco de sal para deshacer el hielo. Uno de los policías se acercó decidido a levantar mi moto mientras yo intentaba avisarle de la placa de hielo. Él me miraba con cara de “chaval, tú no sabes con quién estás hablando”. También cayó estrepitosamente.

Con este bagaje, no es de extrañar el gran respeto que me infundía el hielo. Desde luego había elegido el viaje más adecuado. Además de con los peligros reales de una carretera helada a mi me tocaba lidiar con las trabas que me ponía mi memoria. Así me consolaba viendo cómo Coco se manejaba con más destreza durante esos primeros kilómetros sobre el hielo. Nuestra única ventaja era que en este viaje no existía el factor sorpresa: habría hielo sí o sí; las medias tintas no tenían cabida en las carreteras árticas.

El hotel de Riga disponía de una habitación con dos camitas diminutas, en lo que de ancho se refiere. Habíamos llegado por

primera vez en el viaje pronto a nuestro destino -aunque igualmente de noche- y además habíamos superado con éxito las primeras trampas de hielo. Quizá por eso estábamos de mejor humor que de costumbre. Bromeamos con Coco, que se tumbó en una de las camitas liliputienses desparramándose por ambos lados a la vez. Decidimos, con buen criterio, que él durmiera en el sofá cama de la salita.

Salimos a cenar a una hora más o menos normal para España, pero ya intempestiva para Letonia. Las calles estaban vacías, y el centro adoquinado de la ciudad se comenzaba a llenar de copos de nieve. Nosotros ya teníamos prevista desde antes de comenzar el viaje la estrategia para movernos por las ciudades una vez llegáramos al hotel: era tontería coger las motos, vestirse y circular por el hielo en busca de un restaurante. Para eso teníamos el jeep. En definitiva, para eso y para resguardarnos dentro en caso de avería o de emergencia durante la ruta. El problema era encajarme en la parte trasera del amplísimo Grand Cherokee, ya que en los lujosos y mullidos asientos de cuero traseros llevábamos los neumáticos de tacos que deberíamos montar una vez llegáramos a Finlandia. Y para eso faltaba ya muy poco.

Descubrimos en una esquina un *Friday's*, esa cadena de hamburgueserías muy americana que hacen furor en países excomunistas. Por los ventanales observábamos las desiertas calles, salpicadas aquí y allá con pequeños montículos de nieve ya helada. Habíamos llegado a una zona en la que, en invierno, la nieve no desaparece, sino que únicamente cambia de sitio hasta que llega la primavera. Empezó a nevar más fuerte mientras seguía observando absorto por la ventana. Un coche de policía patrullaba por las calles peatonales, iluminando de azul con sus sirenas los copos que iban cayendo. La predicción de Mario Picazo se estaba cumpliendo.

Utiliza tu móvil para escanear el código y ver las fotos de este capítulo.

COMIENZAN LAS DIFICULTADES

Amaneció. Sin ninguna duda para mi ese día fue uno de los más duros de la expedición. Pero a esas horas de la mañana aún no lo sabía. Mi ánimo no estaba excesivamente eufórico cuando evaluamos la situación del pequeño aparcamiento del hotel mientras cargábamos nuestro equipaje en el coche. Como ya me había pasado días atrás en el parking helado del restaurante, volvía a estar preocupado. Además de helado, como lo encontramos en la llegada, hoy tenía una fina capa de nieve que dificultaba localizar socavones y posibles trampas para nuestras ruedas. Me fastidia sobremanera preocuparme por las cosas antes de que pasaran, denotando un exacerbado pesimismo del que no soy consciente hasta que aflora en momentos como ese. Tenía tan idealizados los neumáticos de clavos -igual demasiado- que tener que lidiar con nieve y hielo antes de tiempo me producía una profunda desazón. Pero las condiciones no eran tampoco las adecuadas para poner ya los clavos: sobre asfalto limpio no durarían más que unos pocos centenares de kilómetros. Y los necesitaríamos a pleno

rendimiento al entrar en Finlandia.

En la pequeña escalera que separa la entrada del parking y la zona del desayuno nos encontramos a la recepcionista del hotel, una oronda letona que nos mira fijamente.

—Venimos a desayunar —dijo Pablo.

—¿A desayunar? —contestó la recepcionista. —¡A buenas horas!

Eran algo más de las diez y media de la mañana, y ya hacía bastante rato que había pasado la hora del desayuno. Inga -que así podría llamarse la señora- nos puso cara de perdonarnos la vida. Vestida en un ajustadísimo traje de chaqueta azul marino, con toda seguridad un par de tallas menos de lo que necesitaba, seguía mirándonos, inquisitivamente, desde lo alto de los cuatro escalones que nos separaban del vestíbulo.

—Pasad al comedor, veré qué puedo hacer —dijo finalmente, señalando con desgana la puerta del vetusto y desfasado salón, donde aún podían observarse los restos del bufete del desayuno de los otros clientes del hotel.

Yo seguía cruzado, y lo estaría hasta que no resolviéramos el problema que me tenía mortificado durante toda la noche: ¿Cómo sacaríamos las motos del parking? Y posiblemente parte del mal humor venía porque nadie más veía el problema. Claro, Pablo iba en coche, y las primeras zonas nevadas o con hielo casi eran un aliciente. Pero nosotros nos jugábamos una caída y hacernos daño. No entendía cómo Coco no estaba preocupado. Supongo que somos de caracteres casi opuestos, él excesivamente optimista, y yo con cierto pesimismo disfrazado de realismo. Y aún estaba por ver si esas personalidades se complementarían, o sería una auténtica bomba de relojería que estallaría con las primeras nieves.

—¿Tienes mi medicación? —me preguntó Coco. Llevaba varios días resfriado, moqueando y con algo de tos. Afortunadamente no tenía fiebre, e iba aguantando con algún antigripal. Era el primer enfermo del viaje, y ojalá que no hubiera cosas más graves. Como médico de la expedición, había preparado el botiquín en previsión de afecciones leves. Se suponía que éramos jóvenes, sanos y que no deberíamos tener complicaciones médicas.

Una vez desayunados, y con la cuenta del hotel pagada, nos despedimos con alivio de Inga -la recepcionista- y salimos hacia el parking trasero. Una fina capa de nieve cubría las motos. La posibilidad de una caída era un acontecimiento mediático, y debía ser fotografiado y filmado como se merecía. Yo seguía pensando en ese suelo helado lleno de socavones ocultos y ahora completamente tapizado de blanco. Los dos ángulos cerrados de noventa grados que nos separaban de la calle principal era lo que más me preocupaba. Al llegar el día anterior, meter la rueda delantera en alguna de las roderas de esas curvas casi me cuesta una caída. Y no quería tener un problema ya de buena mañana, por mucho que eso fuera un elemento que podría darle más dramatismo a nuestra -de momento- insulsa expedición.

Arrancamos las motos. Sin comentar nada, dejé a Coco delante, para tener una referencia de lo que hacía y de cómo se comportaba su moto. Y no pasó nada. Nada de nada. Salimos con prudencia y sin ningún contratiempo hasta el asfalto limpio. Nuevamente, mi humor con tendencias fatalistas me había jugado una mala pasada. Me juré en silencio que no volvería a pasar. Al menos, no *debería* volver a pasar. En ese preciso instante, cuando los problemas ya habían sido superados y me daba cuenta de la estupidez de mi actitud, apareció el buen humor en mi cabeza.

En Riga seguía nevando, a pesar de que las calles estaban casi limpias. No así las aceras, donde pequeñas montañas de nieve esperarían pacientemente a que llegara el deshielo unos cuantos

meses después. A la gente no parecía importarle. Lo que en España sería motivo de auténtico caos, en estas latitudes era el pan nuestro de cada día. Mi estado anímico subió algunos puntos más en mi escala. Y es que me encanta descubrir cotidianidades diferentes a las nuestras. Básicamente eso es lo que había venido a buscar en este viaje. Sí, lo de las auroras boreales y la bola de Cabo Norte estaba bien, pero conocer cómo vive el día a día la gente entre el hielo y las oscuridades perpetuas me llamaba poderosamente la atención.

La carretera comenzaba a tener ese paisaje esperado , similar a una postal de Navidad que miras una y otra vez. Flanqueada por inmensos bosques de abetos espolvoreados de nieve, la cinta negra de asfalto seguía afortunadamente negra. La nieve que aún caía sobre la capital se había tornado aguanieve y no

Las carreteras en Letonia comenzaban a complicarse.

llegaba a cuajar. Nos dedicamos a adelantar a la ingente cantidad de vehículos y camiones que poblaban la carretera camino de Tallinn, y posiblemente de Finlandia, siguiendo el mismo camino que llevábamos nosotros.

En ocasiones, los viajes se convierten en fuente casi inagotable de bromas internas que posiblemente nos hagan mucha gracia a los integrantes de la aventura, pero que difícilmente es explicable para el resto de mortales. Suelen comenzar por pequeños comentarios que

causan cierta sorpresa, y que a fuerza de repetirlos día a día empiezan a ser graciosos. Eso es exactamente lo que pasó cuando Pablo nos dijo:

—Podéis dar curso a Mike.

—¿Mike? ¿Quién es Mike? —nos preguntábamos. —¿Y qué tipo de curso le tenemos que dar?¿De primeros auxilios? ¿Macramé? ¿Curso a distancia?

Y es que se ve que Pablo quería decir que podíamos adelantar sin problemas al coche que nos precedía. Por supuesto ni Pablo ni ninguno de nosotros sabíamos el nombre del conductor de ese Volvo. Pero a partir de ese momento del viaje todos los conductores de coches o camiones susceptibles de ser adelantados se iban a llamar Mike. Y además les íbamos a dar a todos un curso gratis. De adelantamientos, supongo. La cosa desvarió de tal manera que ya no anunciábamos que nos disponíamos a adelantar, sino simplemente *"a dar curso"*. Obviamente a Mike, como no.

Además de por haber sacado sin incidentes la moto de la trampa de hielo del parking de Riga, estaba contento porque la ruta ese día era corta, poco más de trescientos kilómetros. El GPS daba una hora estimada de llegada antes de las cuatro de la tarde. Eso nos permitiría llegar a una hora prudencial, poder descansar algo más, y hacer algo de turismo por Tallinn, cosa que sin duda valdría la pena. Pero ese día el destino me demostró que por mucho que intentes planificar, él siempre tiene la última palabra. A escasos cincuenta kilómetros de salir de la capital letona, algo raro estaba pasando.

—Noto algo extraño en la moto. Creo que he pinchado —dijo Coco.

—Es correcto, es correcto —comprobó Pablo desde el coche. Nos chocaba la manera de hablar por los intercomunicadores que tenía Pablo. Y no es que lo hiciera mal, ni mucho menos. Lo hacía de una

forma muy profesional, repitiendo las cosas meticulosamente dos veces, para asegurarse que el mensaje nos había llegado. Así que en lugar de un escueto y estándar *"sí"*, Pablo tenía tendencia a decir *"es correcto, es correcto"*.

Rápidamente Coco paró en el inexistente arcén, cubierto por varios palmos de nieve, al lado de una parada de autobús que encontró en plena carretera. Y sí, como decía Pablo, era correcto. La rueda trasera de la Explorer 1200 estaba completamente deshinchada. No recuerdo tener una preocupación especial en ese momento por el pinchazo. Llevábamos herramientas para repararlo, ya que afortunadamente esa moto monta neumáticos sin cámara, y también disponíamos de un mecánico para cambiarla. Porque esa era otra de las funciones de Coco, además de conseguir llevar una de las Triumph hasta Cabo Norte. Había comenzado a nevar tímidamente, estábamos parados en un arcén de la carretera a algunos grados bajo cero y teníamos la moto metida en un palmo de nieve. Nada por qué preocuparse.

—A setecientos metros hay una gasolinera —dije tras consultar el GPS. No me di cuenta que a pocos metros de nosotros así lo reafirmaba una señal en la carretera. —Quizá no sería mala idea refugiarnos allí.

Así que a paso muy lento, fuimos avanzando hasta el pobre refugio que nos proporcionaba el techo de la gasolinera. Comenzaba realmente la aventura. De hecho, estábamos emocionados y casi eufóricos. Sacamos la cámara y comenzamos a grabar la operación, que fue ilustrada con mil y un detalles, entre chascarrillos y bromas. Supongo que era lo que esperaba la gente que estaba siguiéndonos desde casa, algo de nieve, dificultades y percances. Y en ese momento estábamos en disposición de ofrecérselo.

—Coco ahora está haciendo el orificio del pinchazo más grande, de tal manera que luego pueda poner el gusanillo de una manera correcta y sencilla —explicó Pablo ante la cámara.

—Pablo, hablas como el de Bricomanía —le dije.

—Ja, ja, ja —reímos los tres. Sin duda, a pesar de las adversidades, era un momento glorioso. El movimiento rítmico y repetitivo de Coco metiendo y sacando el buril del neumático, la utilización de vaselina para facilitar la operación, o incluso mis despeinados pelos al viento fueron motivo de risas. Y así, con un buen humor y sabiendo que el material audiovisual que podríamos ofrecer esta noche sería bueno, divertido y diferente, arreglamos el pinchazo en poco más de diez minutos.

Seguimos avanzando a buen ritmo, siguiendo las roderas que dejaban los coches sobre la nieve recién caída en la carretera. A un grado bajo cero, no se estaba formando hielo, así que la conducción era todo lo segura que puede ser conducir sobre una fina capa de nieve. Estábamos muy cerca del mar Báltico, y algunas de las rías que casi llegaban hasta la carretera estaban completamente heladas.

La entrada en Estonia supuso una mejora del asfalto, que dejó de tener los baches y socavones que presentaba en Letonia. Seguía habiendo nieve en la carretera, pero continuaba sin suponer ninguna dificultad. Lo que sí nos preocupaba era que se acercaba la hora de la comida y debíamos buscar algún sitio donde reponer fuerzas.

—Ahí a la izquierda hay una gasolinera. Debo parar para ponerme bien el calcetín calefactado, que se me ha desconectado. Quizá podamos comer allí —dijo Coco. La desconexión de alguno de los calcetines calefactados era un hecho relativamente frecuente y podía llegar a ser un auténtico drama cuando te atenazaba el frío polar.

—Me parece bien —asentí. —Pero ten cuidado, que hay mucha nieve en la entrada.

Estábamos en Võiste, una localidad en la costa de Estonia. Las

carreteras estaban razonablemente limpias de nieve y hielo, sin duda por la acción de los quitanieves. Pero no era así en cuanto te desviabas de ellas. La entrada a gasolineras, restaurantes o calles secundarias era un auténtico suplicio. Sin los neumáticos de clavos debíamos ir con pies de plomo por esos lugares. El momento más peligroso era sin duda bajarse de la moto, sobre todo cuando la has dejado sobre una gran placa de hielo, que hacía que te resbalaras irremediablemente en cuanto ponías el pie en el suelo. Supuse que Pablo nos seguiría. Su intercomunicador llevaba todo el día fallando, y en ese momento él no nos podía oír.

Esa gasolinera, perdida en medio de Estonia significó mucho en este viaje. Fue uno de esos momentos en los que todo pudo cambiar, para bien o para mal. Es por ello que seguramente es de los que más recuerdo. Porque los instantes mágicos e

Coco intentando reconectar los cables del traje calefactado en la gasolinera de Estonia.

intensos perduran en la memoria casi indefinidamente. Podría recordarlo casi al milímetro.

Desgraciadamente -o no, según se vea-, aunque un joven quitaba la nieve de la puerta, el bar de la gasolinera estaba cerrado. Así que Coco tuvo que pelearse con los cables de los calcetines calefactados a la intemperie, en la puerta del bar y en equilibrio al lado de la Triumph. Mientras, Pablo permanecía en el coche manipulando su

intercomunicador y yo hacía algunas fotos de la Tiger repleta de nieve y carámbanos de hielo resguardados en el tejado de la vieja gasolinera. A lo lejos, apareció un coche derrapando ostensiblemente en el palmo de nieve que cubría la esplanada de la gasolinera. Se paró al lado de Coco y bajaron dos jóvenes. Desde la lejanía, miraba la escena con curiosidad y algo de intranquilidad: no dejaba de ser preocupante que salgan dos muchachos de un coche haciendo el macarra y emulando a conductores de rally sobre la nieve, y que después se acercaran a hablar con nosotros.

Estuvieron hablando quizá menos de un par de minutos. Mientras, yo los miraba a unos veinte metros de distancia intentando intuir al menos parte de la conversación. Pero en realidad no tenía ni idea de lo que estaban hablando.

—Dicen que ahí detrás tienen un cobertizo repleto de motos que nos quieren enseñar —dijo finalmente Coco. —Le he dicho que ahora vamos.

—¿Estás loco? —dije. —¿Has visto esos tipos derrapando? ¿Dónde te crees que estamos? ¡Esto es Estonia! ¡Lo más probable es que nos descuarticen en ese cobertizo y nos quiten las motos! —Mi lado más prudente y pesimista había vuelto a aflorar. Quizá lo pinté más crudo de lo que realmente pensaba, pero quería que entendieran a lo que nos arriesgábamos. —¡Olvídate ya de llegar a Cabo Norte en moto! ¡Si es que salimos vivos, claro!

Lo cierto es que a pesar de que mi cabeza me decía que no, finalmente me subí a la moto y me dejé llevar. Posiblemente no tenía esa capacidad de liderazgo, y no pude arrastrar a mis compañeros de aventura hacia la salida de la gasolinera, que es lo que me parecía más sensato en ese momento. Sin duda, si lo hubiera hecho, el viaje no habría sido el mismo.

Mi carácter tímido y reservado hace que en mis viajes tenga un

contacto con la gente local más bien escaso. A veces tirando a nulo, excepto cuando me veo obligado a interactuar en el hotel o en algún comercio. Y no es que me sienta a gusto con esa situación, más bien al contrario. Me encantaría preguntar y hablar con los lugareños que me encuentro sobre alguna de las curiosidades y dudas que siempre surgen cuando descubres lugares desconocidos. También sería estupendo compartir experiencias con algún otro motero con el que coincido en una gasolinera, o que el camarero me explique las peculiaridades de algún plato de la cocina local. Cuando esto me sucede, la inmensa mayoría de las ocasiones sin haberlo buscado, me encuentro muy a gusto. Pero en general soy incapaz de iniciar una conversación con un desconocido. Así que ir a un cobertizo abandonado con cuatro chavales que aparecieron derrapando en un coche no era lo que me apetecía en ese momento, y posiblemente en ningún otro momento. Aunque en mi interior pensaba que era una buena ocasión para disponer de un buen material de grabación y de experiencias que contar, pasara lo que pasara. Y más aún si alguien acababa descuartizado. Eso nos daría audiencia, sin duda.

El camino hacia el supuesto cobertizo estaba muy difícil. Había casi dos palmos de nieve apenas pisada durante los cincuenta metros de lo que se suponía era el camino. Primero avanzó Coco con la 1200, avanzando despacio pero sin excesivos problemas. Luego arranqué yo, y tras unos primeros metros donde la rueda trasera de la Triumph se negaba a traccionar, finalmente conseguí avanzar. Les estábamos exigiendo a nuestros *Metzeler Tourance* mucho más de lo que nos podían ofrecer.

A la izquierda quedaron unos barracones de madera detrás de los que había desaparecido Coco.

—Descanse en paz —murmuré debajo del casco.

Pero tras girar levemente y rodearlos vi que no solamente estaba vivo sino que Coco había bajado de la moto y charlaba con un par de

chavales. Habíamos llegado al cobertizo. Intenté disfrutar de mis últimos momentos como persona viva con todos los miembros intactos. Dejé el gas y esperé a que la moto parara. Y al poner el caballete lateral, sobrevino el desastre.

Aunque tengo el incidente fresco en la memoria, mi cabeza no puede entender aún lo que pasó. Seguramente seguía pensando en la solidez del asfalto, y no en la inestabilidad de la nieve. Sea como sea, la rueda delantera se escurrió hacia la izquierda, y la moto acabó cayendo por su lado derecho. Y en su caída, casi a cámara lenta, me arrastró. Mientras golpeaba fuertemente el suelo con mi hombro, un dolor agudo me percutió en el tobillo: mi pie había quedado justo debajo de la maleta. Y en muy mala posición. En ese preciso instante, aún con la idea del posible descuartizamiento en mi cabeza, pensé que mi viaje había terminado.

Lo habíamos hablado antes de partir mientras preparábamos la aventura: los compromisos adquiridos con los patrocinadores eran tan importantes, que a pesar de que alguno de los dos no pudiera continuar, el viaje seguiría. El protocolo estaba claro: si el accidentado o impedido podía continuar en coche, nos intercambiaríamos con Pablo. De hecho Pablo se había llevado ropa de moto -de su talla- por si se daba el caso. Si el afectado no podía seguir ni en coche, se prepararía la repatriación y seguirían los dos miembros restantes. Y decidiríamos en qué vehículos -las dos motos, o una y el Jeep- en función de las condiciones que encontráramos.

Algún tiempo después me enteré que *AXA*, como patrocinador nuestro y empresa de seguros que es, tenía también su propio plan de contingencia en caso de desastre: ese mismo día hubo un helicóptero en prealerta pendiente de si me tenía que evacuar. Porque... ¡qué mejor publicidad para una compañía de seguros! Demostrar que pase lo que pase, en las condiciones que sean, la empresa va a responder y proporcionar al aventurero una asistencia excelente. Creo que hasta les habría interesado.

—¡Sacadme la moto de encima! —supliqué. Sabía que mis ligamentos estaban forzados al máximo. Casi podía notar cómo se iban rompiendo sus fibras una a una. Afortunadamente, Coco y los estonios descuartizadores estaban ahí mismo y me ayudaron a salir de debajo de la Triumph y a levantarme. Sin apoyar mi pie derecho, por supuesto. En ese momento llegó Pablo grabando desde el coche.

—¿Cómo estás, Sergio? —dijo cámara en mano. —¿Qué ha pasado? —. Una de las cosas que tenía muy clara desde antes de salir es que las situaciones dramáticas son los más importantes y los que hay que grabar. Pero en ese momento no me apetecía hablar. Ignorando completamente la cámara, me dirigí hacia el coche. Necesitaba sentarme. El tobillo dolía un montón, incluso en frío. Porque frío hacía. Y mucho.

—Dicen que dentro del cobertizo tienen un lugar donde puedes sentarte y estar caliente —dijo Coco.

En ese momento ya estaba convencido que los presuntos destripadores no eran más que unos entusiastas de las motos como nosotros, y sólo querían algo de conversación y compañerismo motero. La fantasía del descuartizamiento se había disipado definitivamente. Por el rabillo del ojo, aunque sin querer fijarme mucho, podía ver una de sus motos: una especie de trike con enormes ruedas casi de tractor preparadas para la nieve. Y dentro del cobertizo había más. Y más raras.

En mi cabeza no paraban de dar vueltas diversas cuestiones. Era el pie derecho, el del freno. Eso era un punto a favor de cara a continuar la aventura aunque mermado físicamente. En contra tenía el dolor. Si a escasos segundos de la caída me dolía así, no podía imaginar cómo estaría unas horas después. En ese momento lo único que quería era sentarme y quitarme la bota antes de que fuera demasiado tarde. Sabía que si se hinchaba -que se hincharía- no podría volver a

ponérmela. Aunque la verdad, sabía que no solucionaría nada mirándome el tobillo. O era esguince o era rotura de ligamentos. Y eso no se ve a simple vista.

El interior del cobertizo estaba lleno de engendros mecánicos de dudosa utilidad, pero con cierto parecido a lo que entendemos por una moto. Pasé de largo hasta atravesar una cochambrosa puerta de madera, que daba acceso a lo que debería ser el club social. Un par de sofás mugrientos y destartalados, llenos de jirones y agujeros por donde se escapaba el relleno que en su día debía ser blanco. Al lado, una vetusta estufa de leña que caldeaba el ambiente hasta temperaturas casi veraniegas. El otro lado de la estancia estaba ocupado por un par de bancos de trabajo repletos de herramientas y utensilios. A esas alturas de la película, haber pensado en unos cuantos estonios destripándonos en un cobertizo abandonado me causaba hasta cierta vergüenza.

Me quité la bota no sin dificultad, debido a la gran cantidad de capas de ropa que llevábamos encima. Intentar levantar la pernera del cubrepantalon y del traje de seguridad no era tarea fácil. Además debía quitarme los calcetines térmicos y remangar el pantalón calefactado. Finalmente pude ver mi maltrecho pie. Localicé rápidamente el problema, en lo que sería el ligamento lateral externo anterior del tobillo. Comenzaba a hincharse y dolía al palparlo.

—¿Cómo lo ves? —preguntó Pablo. –¿Podrás seguir?

—No estoy seguro. Depende de cómo evolucione —contesté. —De momento el dolor va remitiendo, pero no hay manera de saber si está roto o es simplemente un esguince.

—¿Entonces, qué hacemos?

—De momento me voy a tomar un antiinflamatorio y a volver a colocarme la bota. En un rato te diré si puedo continuar o no.

Después del rápido vistazo al tobillo, lo imprescindible si quería llegar esa noche al hotel era volver a ponerme la bota. A pesar del antiinflamatorio a dosis de caballo, estaba seguro que en pocos minutos el hinchazón impediría calzarme. Y la bota haría las veces de vendaje compresivo e incluso de estabilizador de la articulación.

Mientras yo completaba la ardua tarea de volverme a calzar, habían metido la 1200 dentro del cobertizo. En realidad seguía perdiendo aire por el pinchazo, a pesar de la reparación de urgencia en la gasolinera. ¡Qué lejos quedaba ese incidente en mi memoria a pesar de haber ocurrido hacía escasamente un par de horas! Nuestros -ya amigos- estonios se empeñaron en desmontar la rueda y buscar una solución.

En realidad, nos encontrábamos en la sede del Motoclub Kärnataja que se dedicaba fundamentalmente al *hillclimbing*, una alocada especialidad que consiste en llegar con tu moto hasta lo más alto de una colina con una pendiente imposible. Para ello, alargaban el basculante trasero de las motos hasta lo esperpéntico y las dotaban de neumáticos con dibujo parecido al de un tractor. Las paredes del cuchitril estaban decoradas con banderolas ajadas y recortes de periódicos de color amarillo, supongo que loando las peripecias del club. Incluso exhibían unos calzoncillos, con un sospechoso color marronáceo en su centro, al que acompañaba una anotación que no supe entender, pero que no me costaría inventar.

En el lugar iban apareciendo más y más personas, que o bien ayudaban a desmontar la rueda de la Triumph, o bien nos daban conversación. Pablo se fue -no sin un poco de recelo- con uno de ellos a reparar el pinchazo a un taller que se encontraba a unos pocos cientos de metros. Mientras, otros arreglaban los desperfectos de mi Triumph, que se saldaron únicamente con la rotura del cable de alimentación del GPS, que arrastré violentamente con la pierna en mi caída.

Me levanté del asqueroso sofá, dispuesto a probar si podía andar. Sabía que era una temeridad, pero no podía esperar que el tobillo se solucionara solo. Debía saber lo antes posible si podía continuar o no, así que comencé a caminar por el barracón.

—¿Qué moto es esta? No es una BMW ni una Ural… —dije señalando un artefacto con motor *boxer*. Lo curioso del invento es que el motor *boxer* de cilindros opuestos estaba colocado en el chasis en sentido longitudinal de la marcha, en lugar de transversalmente.

—No, es un motor ruso, bastante antiguo —me dijo uno de ellos, que pasaba por ahí con una herramienta irreconocible en la mano.

—¿Y por qué habéis cambiado la posición del motor? —Pregunté con curiosidad. La verdad es que estaba satisfecho por sentir curiosidad. Era el mejor síntoma de que el tobillo cada vez me molestaba menos. O quizá era un mecanismo de defensa para no preocuparme, quién sabe.

—Bueno, es que en el *hillclimbing* se forman unas roderas importantes, y los cilindros se atascaban en ellas. Así que decidimos ponerlo así, que al no sobresalir por los lados, no nos molestaba —dijo. —Le hemos quitado la caja de cambios, ahora solo tiene una velocidad. Es arrancar y dar gas. —De locos.

Mientras esperábamos a que Pablo viniera con el pinchazo reparado, Coco aprovechó para montar su GPS en la 1200. Desde que salimos de Madrid no habíamos tenido tiempo de hacerlo. En realidad esa, junto con no cambiar de hora los relojes de las motos, era de esas cosas que me exasperaba. Habíamos tenido poco tiempo para montar los accesorios a las Triumph, es cierto. Pero colocar un soporte para el GPS es cuestión de menos de quince minutos, como había hecho yo en la Tiger 800 antes de salir de Madrid. Pero por unas cosas o por otras, Coco aún no había montado el suyo.

Un ruido parecido a una moto parecía acercarse. Coco y yo salimos fuera y vimos que llegaba un señor algo mayor en una motonieve, arrastrando una red repleta de peces.

—Los acaba de pescar en el lago helado, haciendo un agujero —nos dijeron. De hecho, alguno de los peces aún se movía dentro de la red. —¿Queréis probarlos? ¡Están buenísimos!

No pudimos negarnos. Ni quisimos. Era el momento de saborear la solidaridad motera de la que hablan los grandes *overlanders* que recorren el mundo. Gente que sin pedirlo, da todo lo que puede para que te sientas como en casa. Era muy significativo: unos tipos a los que creía destripadores en potencia, nos estaban reparando las motos e invitando a comer. Casi sentía vergüenza por haber desconfiado de ellos. Al final, se cumple eso de que el 99,9% de la gente es buena. Los malos solamente se ven en los Telediarios. Como para corroborarlo, Pablo llegó sonriente con la rueda de la Triumph perfectamente reparada. Menos mi tema con el tobillo, todo estaba saliendo a pedir de boca.

La comida fue de esas que recuerdas toda la vida. De las que no esperas nada y recibes todo. Como cuando no das un duro por el restaurante y te sirven unos pimientos del piquillo rellenos de carne de ciervo para chuparse los dedos. Allí no había ciervo. Ni tan siquiera reno. Pero el pescado fresco, simplemente a la plancha, estaba exquisito. Coco y Pablo sacaron de las entrañas del Jeep unas sobrasadas mallorquinas y embutido ibérico, *delicatessen* que reservábamos para una mejor ocasión. Pero lo cierto es que no se nos ocurría mejor ocasión que esa. El ambiente era muy distendido a pesar de la barrera idiomática, y yo me iba encontrando cada vez más a gusto tanto por la compañía como por las sensaciones de mi tobillo: las drogas comenzaban a hacer su efecto.

Djovic me cuenta que es albañil, y que estuvo unos meses cerca de Barcelona trabajando en una obra, hacía unos dos años. Y también en

Andalucía, aunque no recuerda el lugar. Hasta que se acabó el trabajo y tuvo que volver su país. Yo le escucho atentamente mientras acaricio al gato que se me ha subido a mi regazo y ronronea distraído. Ahora se gana la vida haciendo pequeñas chapuzas aquí y allá. Me sorprende ver las consecuencias del *boom* inmobiliario que tuvimos en España desde otra perspectiva, la del inmigrante que acude en busca de algo de estabilidad laboral, pero que finalmente regresa a su tierra sin haberla conseguido.

—¿Has visto eso que tienen en la esquina, Sergio? —me dijo Pablo señalando un extraño tubo de color verde que reposaba detrás del vetusto sofá.

—¿Es lo que creo que es? —contesté mientras lo cogía.

Era un tubo de material plástico, de algo más de un metro de largo, que acababa en una especie de gran tuerca, también de plástico. Era de color verde mate, y tenía unas letras blancas de tipografía *stencil*, esas que se usan para rotular cosas militares. Sin duda, era una especie de *bazooka*. La verdad, me resultaba extraño: nunca había comido con nadie que tuviera armas militares en un cobertizo. Ni en un cobertizo ni en ningún otro lugar. A pesar de que hace ya bastantes horas que

En la "sede social" del motoclub estonio, con los lanzagranadas en la esquina.

confiaba en ellos, el *bazooka* me ponía algo nervioso. ¿Nos estaremos equivocando y realmente estamos en el sitio inadecuado en el momento más inoportuno? Sonriendo, aunque más para ocultar mi nerviosismo que para otra cosa, me lo pongo sobre el hombro y hago el ademán de disparar con él. Como si lo hubiera hecho toda la vida. Como si fuera una cosa normal. Me imaginé a todos nuestros anfitriones escondiéndose detrás de los sofás gritando frenéticamente *"¡No, no no!"* mientras hacían gestos desesperados con las manos. Nada de eso sucedió.

—¿Y eso para qué lo usáis? —pregunté medio inocentemente. Aunque en realidad me daba algo de miedo conocer la respuesta.

—Para cazar en el lago —contestó uno de ellos. No entendí nada, pero no quise indagar más sobre el tema. Así que dejé el artefacto donde estaba y volví a sentarme en silencio en el sofá, al lado de la estufa.

Mi pie seguía molestándome, pero cada vez estaba más seguro de que podría volver a montarme en la moto. Lo que más me preocupaba en ese momento es que seguía nevando, cada vez más copiosamente. No estoy acostumbrado a que la nieve cuaje a la primera de cambio, eso en Barcelona no solía pasar. La mayoría de los días, que los copos de nieve adornen el paisaje no significaba necesariamente que se forme un peligroso manto blanco en las carreteras. Pero no estábamos en Barcelona. El paisaje estaba completamente nevado ya desde primera hora, y no nos estábamos dando cuenta de que la situación se agravaba por momentos. Además empezaba a oscurecer, a pesar de ser solamente las cuatro de la tarde. Quizá era momento de partir.

Después de un rápido intercambio de adhesivos de nuestra expedición por una camiseta tamaño XXL del motoclub de *hillclimbing*, nos hicimos las fotos de rigor y comenzamos a organizar la marcha. Para mi tobillo era el momento de la verdad. Estaba a punto de

comprobar si realmente podría montar en moto o no.

Me subí a la Tiger 800, probando si podía aguantarme de pie apoyando mi maltrecho pie derecho. La rigidez de la bota ayudaba, y no veía mayor problema en emprender la marcha. El único inconveniente volvían a ser los cientos de metros cubiertos de un palmo de nieve que nos alejaban de la carretera.

El pescador que había traído la moto de nieve inició la marcha allanando bastante el terreno que no separaba de la gasolinera, y por tanto de la civilización. No tuve mayor problema en dirigir la moto casi por donde yo quería. Al menos, mantuve la verticalidad. Pero por el intercomunicador oí una voz de alarma.

—¡Coco se ha caído! —dijo Pablo con preocupación. A mí me quedaban menos de treinta metros para llegar al margen de la carretera y por tanto ya zona segura y libre de nieve, así que decidí seguir conduciendo hasta allí. Parar en ese momento y volver a arrancar sobre la nieve podría ponerme en más dificultades de las que estaba.

Miré hacia atrás y vi que el problema no era tan grave. La Explorer 1200 la estaba llevando entre dos estonios, mientras que Coco avanzaba pesadamente sobre la nieve como si de un astronauta sobre suelo lunar se tratara. Me tranquilizó saber que la caída de Coco se había saldado sin ninguna consecuencia. Y aunque indirectamente, también me alivió personalmente no ser el único que se caía, estando así plenamente justificadas mis inseguridades sobre el hielo. Por otro lado, que el viaje se saldara con los dos pilotos lesionados en menos de cuatro horas no me hubiera parecido un final honroso para nuestra expedición.

Una vez todos a salvo, al lado del arcén, nos despedimos de nuestro nuevos amigos y reemprendimos la marcha hacia Tallinn. Pero algo había cambiado en esa carretera desde la mañana. La situación era

completamente diferente respecto a cómo la habíamos dejado por la mañana al desviarnos hacia esa gasolinera. Y no estoy hablando del tobillo.

El color de la carretera era... blanco. Completamente blanco. Apenas se distinguían las líneas de los arcenes: la nieve había cuajado, y seguía nevando con intensidad. Empezaba a ser de noche y la temperatura bajaba rápidamente. O por allí pasaba pronto un quitanieves o tendríamos un serio problema. Aceleré suavemente la 800 para percibir el agarre. No más de dos mil revoluciones por minuto, casi al ralentí. A ese régimen la rueda trasera de la Triumph quería independizarse del resto de la moto, desplazándose peligrosamente hacia un lado. Definitivamente, la carretera se había helado. Y nos quedaban ciento cuarenta kilómetros de agonía hasta Tallinn.

Avanzamos lentamente a no más de treinta kilómetros por hora, con los *warnings* puestos y formando una importante caravana que nos iba adelantando poco a poco. Llevábamos los dos pies apoyados en el asfalto, intentando mantener el equilibrio sin sobresaltos. Esa fue la primera vez que adoptamos esa posición sobre el hielo, que a la postre sería casi continua el resto del viaje. La verdad es que conducir así no era la mejor terapia para mi tobillo, que debería estar reposando sobre el estribo tranquilamente. Hice un cálculo mental. A esa velocidad tardaríamos más de cuatro horas en llegar. Comenzaban las verdaderas dificultades de la expedición. De golpe y casi sin avisar.

—Chicos, debemos de pensar en algo —dijo Coco por el intercomunicador. Habíamos recorrido menos de veinte kilómetros, y ya era noche cerrada. —Vamos a parar en esa gasolinera y decidimos qué hacer.

Sin clavos rodando en la carretera helada hacia Tallinn.

Las opciones no eran muchas. De hecho se reducían a dos: o parar, o seguir. Simplemente si decidíamos parar debíamos buscar un hotel o algo parecido por la zona, suponiendo que hubiera algo. Eso nos daría algo de tiempo para que mejorara el temporal, o para que el quitanieves despejara la carretera.

—No creo que encontremos ningún hotel por aquí —dije mientras daba cuenta del chocolate caliente que nos había traído Pablo. —Acabo de mirar en *Booking* y no hay un hotel en ochenta kilómetros a la redonda —sentencié.

Obviamente sabía que no todos los hoteles estarían registrados en las webs de reservas, y menos los de países como Estonia, que se parece bastante a la España de los sesenta. Pero la alternativa de buscarlos por los pueblos en la oscuridad de la noche y con la que estaba cayendo, tampoco me seducía en absoluto.

—Podríamos poner algunos clavos en las ruedas para ganar tracción —dijo Coco.

En un primer momento parecía una idea descabellada, pero tenía su lógica. Para seguir -que era la alternativa más lógica, dentro de la locura de la situación- debíamos hacer algo a las motos para que pudieran avanzar más rápidamente. Los clavos que llevábamos para

usarlos al llegar a Finlandia eran de los que se atornillan a la goma del neumático como si fuera un sacacorchos. Así que bien podíamos utilizar unos cuantos -suponíamos que llevábamos de sobra- para salir del atolladero.

—Aunque la verdad, no sé si funcionaría la idea —dijo Coco. La carretera desliza mucho pero no tiene una capa de hielo suficientemente sólida como para que los clavos agarren.

—Además, tardaríamos bastante en ponerlos con las ruedas montadas —puntualizó Pablo. —Eso nos retrasaría aún más, y aunque fuéramos más rápidos posiblemente lleguemos mucho más tarde. Lo que ganemos en velocidad, lo habremos perdido en la preparación. Y cuanto más tardemos, peor estarán las condiciones de la carretera.

Me sorprendió gratamente la capacidad de pensar cosas coherentes en la primera ocasión de peligro que se nos presentaba. Estaba orgulloso del equipo. Nos habíamos preparado para pensar con la cabeza fría durante meses. O al menos esa era la idea. Y lo estábamos consiguiendo.

—Si vamos lentos no creo que nos caigamos. Llegaremos tarde, pero eso no es un gran problema —no sería el primer ni el último día, pensé.— Y si la carretera empeora mucho siempre estamos a tiempo de parar —dije.

Hacía unas horas había tenido un revés moral importante con lo de mi caída. Había estado a las puertas de tener que abandonar la expedición a la primera de cambio. Necesitaba un triunfo. Estaba dispuesto a seguir costara lo que costara. Ese día la carretera no podría conmigo.

Optamos por una solución intermedia, entre las dos que barajábamos. Seguiríamos adelante hasta que pudiéramos, pero no perderíamos el

tiempo colocando los clavos en los neumáticos, sino que nos dispusimos a deshinchar las ruedas para que tuvieran algo más de superficie de contacto con el asfalto helado, idea de la que no estábamos realmente convencidos. Sobre tierra eso funciona, pero no teníamos ni idea si en hielo esa era la solución correcta, o si por el contrario empeoraría aún más la situación. De hecho, los coches de rally en tramos helados llevan neumáticos estrechísimos. Igual funcionarían mejor cuanto menos superficie tuvieran sobre el hielo para proporcionar más peso por unidad de superficie y por tanto más agarre. Pero ¡qué le íbamos a hacer, éramos unos novatos en esto!

Salimos nuevamente a la carretera a recorrer lo que nos faltaba de etapa, convencidos de que lo lograríamos. Con los pies nuevamente arrastrando para mantener el precario equilibrio, avanzamos por la oscura carretera hacia Tallinn. Es una ciudad preciosa, con un centro histórico digno de ser visitado. Pero estaba seguro que esa noche no tendrían cabida las visitas turísticas.

En la soledad de mi casco me pregunté nuevamente qué carajo estaba haciendo ahí. Y no sería la última. Realizar sueños imposibles. Superarme a mí mismo. Demostrarme que nada es imposible y que si se puede hacer, yo puedo hacerlo. Por supuesto, intentaba autoconvencerme. ¡Qué bonitas quedan esas palabras escritas en estas páginas, pero qué duro es hacerlas realidad!

Después de unas horas, llegando ya a la ciudad, la cola de coches que llevábamos detrás era inmensa. Afortunadamente Pablo nos hacía de escudo con el Jeep, y los coches -e incluso algunos camiones- nos adelantaban sin excesivo peligro. Los conductores locales, acostumbrados a estas adversidades climáticas -y seguramente con neumáticos de invierno- parecían circular como si nada ocurriese, mientras que nosotros no dejábamos de observar la blanca capa de hielo que ocultaba el asfalto.

El hotel estaba a las afueras. Lo habíamos logrado. Aparcamos las

motos cerca de la puerta de entrada subiéndolas a la acera, maniobra que fue realmente costosa para mí y mi maltrecho tobillo. Mientras, Pablo entró a realizar el *check-in*.

—Dicen que no podemos dejar las motos ahí —dijo Pablo después. —Tienen un parking grande en la parte trasera del hotel, así que tendremos que moverlas.

"Mierda", pensé. Creía que el maldito día había acabado ya y que podía cantar victoria. Pero no. Las aventuras de ese día aún no habían terminado. Volvimos a colocarnos los cascos y retornamos nuevamente al helado asfalto para dar la vuelta a la manzana y dejarlas en el parking.

El aparcamiento no era más que una gran explanada asfaltada que estaba repleta de coches. Al fondo se veía una rampa. Debíamos subirla para dejar las motos y el coche en la parte que le correspondía a los huéspedes, cerca de una puerta metálica que presumiblemente sería la puerta trasera del hotel. Por supuesto, todo el parking, rampa incluida, tenía cuatro dedos de nieve congelada. Subir la rampa sería, sin duda, la última aventura del día.

Ayudado por Coco y Pablo, uno a cada lado, me dispuse a afrontar la rampa. Afortunadamente ese día llevaba la ligera 800, que aunque no dispusiera de control de tracción, facilitaría las cosas. La rueda trasera comenzó a derrapar pronto, pero conseguimos subirla sin excesivos problemas. Después le tocó a la moto de Coco. Unos jóvenes estaban cerca de la puerta metálica mirando nuestras evoluciones, cervezas en mano.

—¡Eh! —les grité. —¡Id a echar una mano a mis compañeros!

Me miraron extrañados, no sé si porque no entendieron mi inglés o porque no les apetecía moverse de donde estaban. O quizá porque pensaron *"Coño, ayúdales tú, que vas vestido de astronauta"*, sin

saber que mi tobillo a duras penas me dejaba hacer otra cosa que arrastrarme penosamente hasta la puerta trasera del hotel. Después de algunos gestos con la mano, finalmente me entendieron y salieron todos rampa abajo.

Aunque uno de ellos tuvo una fuerte caída resbalando graciosamente sobre el hielo, no tuvieron muchos problemas en subir la Triumph Explorer hasta el hueco que había dejado junto a la mía. Entablaron conversación con Coco y Pablo, mientras yo estaba deseando quitarme las botas y descansar.

Ya en la tranquilidad de la habitación, una vez duchados y relajados, valoré el estado del tobillo. A pesar de su color morado y su evidente hinchazón no parecía que se fuera a caer ni nada por el estilo. Así acabó mi día, con una bolsa de hielo en el pie que gentilmente me trajo Pablo, mientras ellos cenaron algunas pizzas con los muchachos que nos habían ayudado. Al parecer alguno de ellos estaba realmente interesado por nuestra expedición y no paró de hacerles preguntas entre cerveza y cerveza. Me perdí esa cena y el placer de contar las batallitas de nuestro viaje. Pero tampoco me importó demasiado, no tenía yo el cuerpo ni la mente para mucho trote.

Un día anodino -un paseo militar- se había convertido en uno de los más excitantes del viaje. Degustamos el sabor de la aventura. Conocimos de primera mano la solidaridad motera y aprendimos a superar las primeras adversidades del viaje. Comprobamos lo que ya habíamos oído de otros viajeros: cuanto más dificultados encuentras en el camino, más satisfacciones te da la aventura. Personalmente había conocido los infiernos, cuando creía que no podría seguir la aventura. Pero también había acariciado el cielo, al comprobar al día siguiente que continuaría rumbo norte, a coger un ferry que nos llevaría directamente a la parte más excitante del viaje. Escandinavia estaba esperándonos ahí fuera.

Utiliza tu móvil para escanear el código y ver las fotos de este capítulo.

Utiliza tu móvil para escanear el código y ver el vídeo “De Madrid a Tallinn”.

ATRAVESANDO EL HIELO

Amanecía. El sol se colaba a través de la estrecha rendija que quedaba entre las cortinas de la habitación. Como de costumbre, desperté minutos antes de que sonara el despertador. Tras unos segundos de incertidumbre, de no saber a ciencia cierta dónde me encontraba, el puzzle de recuerdos de las últimas horas comenzó a formarse en mi cabeza. Las piezas aparecían lentamente a medida que iba despertándome. Estaba en un hotel a las afueras de Tallinn, a muchos miles de kilómetros de casa. Recordé la nieve y el hielo sobre la carretera en mitad de la noche. Recordé un mugriento cobertizo repleto de chatarra a la que los miembros del motoclub llamaban motos. ¡Ah! Y recordé la desafortunada caída, esa que se empeñó en querer eliminarme de la expedición Aurora Borealis. Al menos había resistido el primer asalto. Después del reposo, de los antiinflamatorios

y del hielo sobre el tobillo, solamente podían pasar dos cosas: o que hubiera mejorado el esguince, o que finalmente tras el enfriamiento de la lesión no pudiera ni caminar. La respuesta estaba justo a cincuenta centímetros, la distancia que me separaba de la moqueta de nuestra habitación. Y lo cierto es que no tenía muchas ganas de comprobarlo.

Me levanté apoyando el tobillo en el suelo con cuidado. No tenía muy buen aspecto, comenzaba a ponerse de color violáceo y estaba algo hinchado, aunque menos de lo esperado. La prueba de fuego sería levantarse y andar, para ver qué sensaciones tenía. Así que me armé de valor y me puse de pie. Nada. No había dolor. Adelanté el pie lastimado un par de palmos, iniciando la breve andadura hacia el cuarto de baño. Lo apoyé nuevamente en el suelo y caminé. Perfecto. Solamente una ligera molestia. Y aún no había tomado mi dosis de antiinflamatorio matutina. Solamente quedaba la verdadera prueba de fuego: si era capaz de ponerme la bota, continuaría dentro de la expedición. Pero no parecía que fuera a tener problemas para ello. Además, el día iba a ser bastante relajado, ya que únicamente teníamos previsto coger el ferry que nos llevaría a Helsinki. Serían unos pocos minutos de moto hasta el puerto, y luego, ya en Finlandia, el traslado hasta el taller donde montaríamos por fin los neumáticos con los clavos. Pero el viaje ya me había advertido el día anterior que las jornadas en teoría tranquilas y relajadas podrían acabar siendo las peores. Así que mejor no echar las campanas al vuelo. Seguía en mi línea pesimista, vamos.

La verdad es que no estuve yo demasiado de acuerdo con ese planning, ya que coger el ferry a media mañana nos partía completamente el día. De hecho casi sería un día perdido. Al tener que dejar las motos para cambiar las gomas, seguramente no las tendríamos listas hasta el día siguiente, y no precisamente a primera hora, así que la pérdida real de tiempo sería casi de día y medio. Para mí era mucho mejor haber tomado un ferry el día anterior a media tarde y poder dejar las motos ya ese mismo día en el taller, para poder salir al día siguiente. Hubiéramos ganado un día. Aunque la realidad

era que no se había podido planificar de otra forma, los horarios de los ferrys son los que son. Y la aventurilla con los del moto club también lo habría trastocado todo. Pero esa mañana con el estado de mi pie lo veía de distinta manera: tendría así todo el día para recuperarme.

Además del dichoso tobillo había otra preocupación que flotaba en mis pensamientos: la rampa del parking del hotel. Tuvimos ciertos problemas para subirla debido a la nieve y al hielo acumulados, pero a mi siempre se me ha dado peor bajar. La rampa en pendiente tenía además un poco de curva a la izquierda, cubierta de nieve pisada pero lo suficientemente resbaladiza como para tener que bajar con mucha precaución, sobre todo sin disponer aún de los neumáticos con clavos. Llevaba ya un par de días añorando esos neumáticos supuestamente milagrosos. Ya faltaba menos. En teoría al día siguiente dispondríamos de ellos, lo que supondría para mí una gran tranquilidad.

Ese día me tocaba conducir la pesada Explorer 1200, lo cual no favorecía en nada a calmar mis inquietudes con la rampa. Fuera hacía algo de viento, y la nieve caía de las ramas de los árboles de manera aleatoria, a ráfagas. Algunos inquilinos del hotel, que fumaban su primer pitillo de la mañana en la puerta trasera nos miraban curiosos, supongo que esperando el desastre. Yo sería el primero en bajar la rampa, lo que Pablo llamó en ese momento *"nuestro Everest particular"*. Ahora, después de saber todo lo que vivimos y superamos en ese viaje, me hace hasta gracia pensar lo preocupado que estaba por esa tontería de rampa.

—Deberíamos bajar con las motos en parado —dijo Coco. —Así podremos poner los dos pies en el suelo, pero tendremos freno trasero si engranamos primera y vamos soltando y apretando el embrague —explicó.

A veces las ideas de Coco eran algo peregrinas, pero ésta me pareció muy acertada: una de mis mayores preocupaciones para bajar la

rampa era el tener que frenar solamente con el delantero. Llevar la moto parada y usar el embrague como freno trasero era una gran idea.

Decidí bajar justo entre las dos roderas de nieve pisada que habían dejado los coches, esperando que allí hubiera más agarre. Lo cierto es que no encontré ningún agarre, y los muchos kilos de la Triumph Explorer comenzaron a bajar lenta pero constantemente, a pesar de haber soltado ya completamente el embrague, con la rueda trasera completamente bloqueada. La moto empezó a irse ligeramente de lado. Para mi tobillo, una caída en ese preciso momento podría ser definitiva.

—¡Coco, ven a ayudarme! —supliqué mientras me deslizaba rampa abajo a cámara lenta. —¡Esto se me va de las manos!

La moto bajaba contra mi voluntad pero afortunadamente a poca velocidad. Coco se puso a mi lado y me ayudó a dirigir la bajada semidescontrolada –al menos para mí- de la moto. Aunque la verdad es que no fue del todo mal, tenía miedo de tener que hacer algún movimiento brusco con mi maltrecho pie si la rueda trasera decidiera adelantar a la delantera en su bajada por la rampa. Finalmente, y mientras Pablo lo grababa y comentaba todo, acabé bajando la cuesta sin excesivos contratiempos.

Coco y la pequeña 800 tuvieron bastantes menos problemas para bajar. Lo hizo por una de las roderas, de una forma más decidida que la mía, y sin precisar ninguna ayuda externa.

—¿Cómo lo has hecho? —pregunté algo perplejo por lo fácil que pareció su bajada.

—Utilizando también el freno delantero —respondió. —La rueda delantera tiene más peso en la bajada, así que tiene más agarre del que te parece.

—Joder, me lo podías haber dicho antes de bajar yo —repliqué.

Aprendí la lección. E hice bien, porque fue un truco que tuvimos que utilizar en más de una ocasión durante los días posteriores. Ahora solamente nos quedaba llegar al puerto de Tallinn para coger el ferry que nos llevaría hasta Finlandia. No estábamos lejos, y a pesar de que las aceras estaban completamente llenas de nieve, las calles del centro estaban húmedas pero limpias, con lo que fue tarea fácil.

Las afueras de la ciudad tenían un toque muy obrero, con un vetusto tranvía rojo circulando entre los dos sentidos de la circulación, y la fábrica Philips con un par de chimeneas humeando a lo lejos. Muy años sesenta. Poco después llegamos al puerto. Había más actividad de la que pensaba, con algunas filas de coches esperando en la entrada. Allí nadie se había ocupado de quitar el hielo y la nieve de la calzada, por lo que avanzábamos con precaución hasta llegar a una pequeña cabina, similar a la de un peaje, justo detrás de un *Corvette* y de un *Lamborghini*. Sí. Nosotros también flipamos. No eran los mejores modelos de coche para avanzar de manera segura por las calles heladas. Pero supusimos que las mafias rusas debían seguir mostrando su opulencia. Aunque quizá con un *Hummer* también lo habrían conseguido de manera más segura.

—Necesitamos la documentación de los vehículos —dijo el tipo de la cabina.

—Pues las tenemos en ese Jeep de ahí detrás —contestó Coco. —Y con la de equipaje que llevamos, va a ser difícil encontrarlo —se excusó.

La parte trasera del Jeep seguía siendo un absoluto desastre. Los neumáticos de repuesto, nuestras maletas, los recambios de las motos y los skies artesanales que llevábamos para las zonas más complicadas se amontonaban con poco sentido en el enorme maletero

del Grand Cherokee. En algún lugar estarían las fundas con la documentación de los vehículos. El buen propósito de ordenar el coche que nos habíamos marcado en la frontera letona obviamente había quedado aparcado en el saco del olvido. Ni el de coger la documentación de las motos para llevarla a mano.

—Ok, pasad vosotros —nos dijo el agente de la naviera a Coco y a mí en un más que perfecto inglés. —Ya me encargo yo de hablar con vuestro compañero.

Nos dio nuestras tarjetas de embarque y las de las motos, y avanzamos precariamente hasta la entrada del gran ferry que nos llevaría a tierras escandinavas. Mientras, dejamos a Pablo con el marrón del papeleo con el tipo de la cabina. Y lo cierto es que no me importó mucho. En una expedición de este tipo es fundamental saber qué papel juega cada uno y respetarlo, de cara a que la empresa llegue a buen puerto. Lo teníamos hablado y no había problemas de momento. Me encantaba que Pablo me trajera el chocolate caliente de la máquina en las gasolineras, o que se encargara de otras cosas menores mientras nosotros descansábamos. Lo cierto es que conducía como nosotros muchas horas, pero en algo se tenía que diferenciar eso de viajar cómodamente entre asientos de cuero y con calefacción hasta en el volante.

—¿Venís desde España? —dijo el agente.

—Sí —contestó Pablo. Y vamos hasta Cabo Norte. Es una expedición. Muy pocas veces se ha llegado en moto en invierno hasta allí —. Pablo era un hacha dándonos un poco de notoriedad de cara a ablandar las exigencias burocráticas.

—Vale, ya veo todas esas pegatinas —dijo. —Podéis pasar. Y entra con ellos en el ferry, así podremos poner los tres vehículos lo más juntos posible—. Eso significaba entrar prácticamente los primeros y saltarse la cola en la que ya esperaban pacientemente el *Corvette* y el

Lamborghini. Nuevamente habíamos triunfado.

Mientras esperábamos la entrada al barco, el ambiente entre los tres era francamente distendido. Pablo estaba visiblemente emocionado por su eminente entrada en Finlandia y por tanto en la remota Escandinavia. Coco y yo ya la habíamos visitado anteriormente, por lo que nuestra emoción existía pero era algo más contenida. De hecho, y como pude comprobar en muchas ocasiones durante el viaje, Pablo demostraba sus emociones y pensamientos siempre sin mucha contención, y en esa ocasión no iba a ser diferente.

No hacía un frío excesivo, quizá unos pocos grados bajo cero. Mientras esperábamos entrar en el ferry, charlábamos tranquilamente al lado de las motos sobre los distintos pasos a seguir durante el día.

—Deberíamos comer en el barco e ir directamente a la Triumph de Helsinki a cambiar los neumáticos —dijo Coco. —Luego ya podremos acercarnos al hotel, pero así perderemos menos tiempo—. Lo de perder el menor tiempo posible me parecía perfecto, pero yo no tenía excesivamente claro lo de ir primero a la Triumph.

—Pero, ¿no deberíamos llamar antes? —dije. —Igual no nos atienden sin cita previa.

—Cuando estás de viaje, los talleres te suelen atender aunque no hayas pedido hora —me comentó Coco. —Así que no te preocupes, que seguro que nos atienden. ¡Y disfrutemos del viaje en barco! Seguramente sea el tramo de ruta más cómodo que vayamos a hacer en toda la expedición.

—Bueno, eso lo disfrutaréis vosotros, ¡que yo me mareo en los barcos! —puntualicé. De hecho me mareo en los barcos y en todo lo que se mueva. Incluso en moto, cuando las curvas se acercan a velocidades mayores que las normales.

—¡Joder, Sergio!¡Lo tienes todo! —dijo Coco. —Te mareas, estás tocado de la ciática, la tendinitis del brazo, lo del tobillo de ayer... ¡Eres *full equip*!

—Ja, ja, ja, ja —estallamos los tres en unas sonoras risas.

—En cambio a mi no me habéis preguntado qué es lo que tengo —prosiguió Coco. —¡Tengo ciento treinta kilos! —dijo mientras adoptaba una esperpéntica pose de bailarina flamenca.

—¡Coño!¡Te has quitado diez kilos de golpe! —dije entre carcajadas. —Tú no te quitas años, ¡te quitas kilos!

—¿Y se puede saber cuántos kilos dejaste ayer en el water del hotel, Coco? —comentó Pablo. Era ya mítico el tiempo que se pasaba Coco "meditando" en los lavabos de los hoteles en cuanto nos acomodábamos.

—¡Entre todos los hoteles del viaje, debe haberse dejado ya el triple de su peso! —dije.

El festival del humor estaba poseyéndonos y nos llevaba a terrenos escatológicos. De hecho comencé a percibir que los sosos estonios que esperaban al ferry dentro de sus coches nos miraban extrañados, como si nos faltaran uno o dos tornillos. Y no les faltaba razón: tres tipos a la intemperie sobre la nieve a algunos grados bajo cero riéndose a carcajadas… muy cuerdos no parecían estar.

El enorme barco abrió finalmente sus fauces de proa, y nos adentramos los primeros hacia su interior. Las cientos de planchas metálicas que conformaban el suelo del ferry estaban mojadas, como corresponde a un barco que realiza la travesía del Báltico por estas fechas. Debíamos extremar las precauciones al meter las motos. De hecho, algunas zonas del barco parecían un granizado, con restos de hielo y agua. Avanzamos hasta el final, al lado del portón de salida del

otro extremo del barco. Apenas habían comenzado a entrar los camiones, que avanzaban por el otro lado, mientras que unos fornidos estibadores empezaron a asegurar las Triumph mediante unas enormes cinchas. Pablo y el Jeep estaban ya a pocos metros, con lo que pudimos quitarnos nuestro traje de moto y los cascos y dejarlos dentro del coche.

Los otros pasajeros ya habían comenzado a entrar en los salones del barco, pero pudimos tomar posesión de un sofá y de un sillón fácilmente. Los motores empezaron a vibrar, y el olor a diesel a meterse en mi cerebro, como preludio a un certero mareo. Afortunadamente llevaba mis parches mágicos de *escopolamina*, comprados en Andorra pocas semanas antes. Gracias a ellos, mi experiencia en los barcos se limita a una ligera somnolencia y una sensación de embotamiento, pero nada más. Excepto que se mueva mucho, que entonces suelo arrojar la cena por la borda para darle de comer a los peces.

Sentados en el sofá, disfrutamos durante los primeros momentos de la travesía del *wifi* gratuito que nos proporcionaba el barco, todo un lujo para nosotros, ávidos de comunicarnos con nuestros familiares o de colgar cosas en nuestros perfiles de las redes sociales. Y es que era la época *pre-roaming* europea. Para mi siempre ha sido importante la inmediatez. Cuando sigo a un viajero en una de sus grandes aventuras, prefiero saber de él al instante, aunque sea de manera poco elaborada o *en crudo*, que ver un gran vídeo o una meticulosa crónica semanas después de haberlo vivido. Por ello, siempre intento postear cosas inmediatas e instantáneas. Desgraciadamente en este viaje, toda comunicación “oficial” en redes sociales tenía que pasar por el filtro del patrocinador, lo que dificultaba enormemente esa inmediatez buscada. Pero al menos habíamos conseguido poder colgar nuestras crónicas diariamente en un blog creado para la ocasión. Nos daba mucho trabajo extra, pero me encontraba cómodo con esa obligación. Pero el uso de otras herramientas en otras plataformas sociales era algo más complicado.

—Voy fuera a grabar algún plano de la travesía —dijo Pablo.

—Te acompaño, Pablo —contestó Coco. —¿Te vienes, Sergio?

—No, gracias —contesté. —Me quedaré vigilando las cosas.

No me apetecía mucho moverme. Cosas del mareo. La experiencia me dice que si lo llevas más o menos bien, mejor no cambies mucho la situación. Estaba cómodo, el barco prácticamente no se movía y las tres horas de travesía se antojaban fáciles si no se picaba mucho el Mar Báltico. Así que seguí consultando mi móvil recostado a mis anchas en ese sofá de polipiel marrón.

Recordaba ese mismo trayecto, pero a la inversa, en mi primer viaje a Cabo Norte, tres años atrás. En ese viaje los camioneros finlandeses hacían cola en el *dutyfree* del barco, para comprar alcohol a espuertas, mientras otros viajeros daban cuenta de las existencias del bar, y acababan borrachos, tirados por los pasillos del barco. Este trayecto no fue así. Parecía un ferry normal, como tantos otros que he cogido en el Mediterráneo. No era ese antro de alcohol y perdición que yo recordaba. Posiblemente porque realizábamos el trayecto a la inversa, o porque era invierno, vete a saber.

—Sergio, vale la pena que salgas fuera a ver esto, es espectacular —comentó Pablo. —El mar se está helando.

¿Qué me estaban diciendo? ¡El mar Báltico helado! ¡Eso no me lo podía perder de ninguna de las maneras! Así que me puse mi anorak y me preparé para la bofetada helada con la que me recibió la cubierta de popa al abrir la puerta. Me encontré un mar más verde que azul, cruzado por la estela del gran buque que se iba curvando en la lejanía. Eso fue lo primero que vi. Nada de hielo. Pero al fijarme un poco, alcancé a ver unos pequeños círculos blancos, de unos pocos palmos de diámetro, que rodeaban el barco. Como si navegáramos en

un mar plagado de grandes bolas de *porexpán*. Sí, el Báltico se estaba helando.

Me quedé en cubierta un buen rato, observando cómo esos misteriosos círculos de hielo se iban haciendo cada vez mayores, mientras el barco avanzaba impertérrito hacia el norte. La velocidad a la que viajábamos intensificaba la sensación de frío, que notaba fundamentalmente en mis manos descubiertas, acertando a duras penas a controlar el móvil para ir haciendo alguna foto. No tenía ninguna referencia, pero estaríamos a unos cuatro o cinco grados bajo cero, rodeados

Atravesando el Mar Báltico helado.

ya completamente de un mar plagado de un rosario inmenso de círculos helados.

Al poco rato, comencé a ver las primeras grandes placas de hielo, de varios metros de diámetro, que el ferry rompía como si fueran de mantequilla. Las placas se fueron haciendo cada vez mayores, cubriendo totalmente la superficie del mar, excepto por las grietas que las separaban, como si de un inmenso puzzle blanco se tratara. ¡Sin duda un magnífico espectáculo!

A lo lejos empezaban a divisarse la costas de Finlandia. Como era de esperar los pequeños islotes y lo que alcanzábamos a ver de la costa estaban completamente nevados. La distancia entre Tallinn y Helsinki no llega ni a cien kilómetros, pero el hecho de entrar en Escandinavia y la presencia constante de hielo en el mar, nos hacía pensar que el cambio térmico que íbamos a notar sería realmente extremo.

Durante las maniobras de atraque del puerto me esforcé en distinguir el estado de las calles de Helsinki. En ese momento me parecía lo más importante. Era un dato que me preocupaba, como venía haciéndolo desde hacía varios días, y lo seguiría haciendo hasta que cambiáramos los neumáticos por los de clavos en el concesionario Triumph de Helsinki. Y afortunadamente ya faltaba muy poco para eso. Simplemente un sencillo recorrido desde el puerto hasta las afueras de la ciudad. No quería cantar victoria, pero lo que acertaba a ver parecía estar limpio de hielo. Recogimos nuestras cosas y nos adentramos en las bodegas del ferry, preparándonos para nuestra entrada en Escandinavia.

A las tres de la tarde en punto, la gran compuerta del barco comenzó a abrirse, tras poco menos de tres horas de trayecto. Fuera, las calles del puerto tenían unos dedos de nieve, así que avanzamos con precaución, usando nuestros pies a modo de caballetes tal y como lo habíamos hecho el día anterior en Estonia. Mi tobillo parecía haber mejorado lo suficiente como para que prácticamente no reparara en él, cosa que fue un auténtico alivio. Ahora lo que más me preocupaba era llegar sano y salvo hasta el taller y ponerle de una vez las malditas ruedas de clavos a las motos.

Las calles principales de Helsinki estaban parcialmente limpias de nieve y hielo, dejando ver el asfalto en la rodera de los vehículos, aunque no así las aceras y las calles adyacentes que íbamos cruzando. Avanzábamos siempre siguiendo dichas roderas, que dejaban ese palmo de asfalto húmedo pero limpio que nos daba

seguridad. De pronto, unas luces azules y un señor con gorra de plato y peto amarillo nos dio el alto, desviándonos de la avenida hacia una callejuela que salía a la derecha. Nos había parado un control de policía.

—*Hello, good afternoon* —dijo Coco.

—Buenas tardes, señor —contestó amablemente el policía en perfectísimo inglés. Me imagino la misma escena en España, y soy incapaz de visualizar a la Policía Local conversando con ese nivel de inglés con un turista. Aunque de hecho no sé si estoy en lo cierto, y quizá ya les dieron un curso acelerado de idiomas a todos los policías de España para equipararse a los de esta parte de Europa. Y quizá también a los de las gasolineras. Y a los de los peajes.

—Estaban ustedes circulando por el carril del autobús —prosiguió el policía hablando con Coco. Yo observaba la escena desde detrás, esperando que el policía se apiadara de nosotros.

—No nos habíamos dado cuenta, el hielo tapaba las marcas de la calle —contestó Coco. —Como verá venimos desde España. Acabamos de bajar del ferry de Tallinn y aún no llevamos ruedas de clavos en las motos. Ahora nos dirigíamos al taller a cambiarlas —explicó. Yo tenía mis dudas de si esas simples pero verídicas explicaciones podrían convencer al policía, pero la media sonrisa que se le escapó al mirar nuestras matrículas y los neumáticos que calzábamos me indicó que saldríamos indemnes del pequeño altercado.

—Estáis como una cabra —contestó finalmente el policía. —No podéis ir con esas ruedas sobre el hielo, así que haced el favor de ir directos a cambiarlas.

Desde luego, a mi no se me ocurriría ir a ningún otro lugar que no fuera al taller para evitar el suplicio de seguir conduciendo sobre el

hielo en esas condiciones. Además, la callejuela por la que nos habían desviado los policías estaba completamente helada. Y era de una sola dirección, por lo que tampoco era plan de recorrer en contra dirección los escasos diez metros que nos separaban de la avenida principal, parcialmente limpia de hielo.

Parados por la policía en Helsinki.

—Gracias, agente —dijo Coco, arrancando con suavidad la Triumph para evitar un derrapaje excesivo delante de la policía. Lo mejor era hacer ver que lo llevábamos todo controlado, aunque nada estaba más lejos de la realidad.

La estrecha calle continuaba con una suave bajada que a mi se me antojó demasiado empinada. La ligera curva a la izquierda no ayudaba en absoluto, y me veía encastrado en el maletero de alguno de los coches aparcados. A pesar de mis habituales miedos, el trayecto siguió sin problemas hasta encontrar nuevamente la seguridad del asfalto limpio de la avenida por la que circulábamos previamente.

Una hora después de haber salido del ferry, y tras haber recorrido escasos veinte kilómetros por Helsinki, llegamos a un polígono a las afueras de la ciudad. En unas grandes naves pudimos ver los que buscábamos, la tienda *Bike Team*, concesionario multimarca, como se estila por el norte de Europa. Y entre las marcas a las que prestaba

servicio, por supuesto estaba Triumph. No es que necesitáramos un concesionario oficial para cambiar los neumáticos, pero Triumph España había mandado notificación a todos sus homólogos europeos sobre nuestra aventura, y se supone que nos podrían agilizar nuestras paradas técnicas. Además de cambiar los neumáticos, teníamos intención de instalar un caballete central para la Tiger 800 que llevábamos en el maletero del Jeep, y que nos facilitaría sobremanera el engrase de la cadena. Ese sería un buen lugar para hacerlo.

Dejamos las motos y el coche aparcados en la puerta y entramos en el enorme local de la tienda de motos. En mi vida había visto una tienda tan grande. Casi parecía un Salón de la Moto, más que un concesionario. Las motos estaban agrupadas por marcas, así que nos podíamos hacer una idea de a quién prestaban servicio. Al fondo de todo, vimos un gran cartel luminoso con el inconfundible logo de Triumph. Cerca de allí, un chico con bastante poco pelo, barba rubia y gafas negras de pasta estaba atendiendo a un cliente en la zona de las BMW. Por los gestos y los catálogos que tenían encima de la mesa, deduje que el cliente estaba ultimando la compra de la moto. Yo me planteaba en ese momento quién en su sano juicio se compraría una moto en Helsinki en pleno febrero: al menos faltaban tres meses para poderla sacar del garaje...

Cuando el chico acabó de atender al cliente, se levantó con cara de interrogación. Era lógico que se preguntara qué hacían dos tíos vestidos de amarillo fosforito con casco en pleno invierno. Porque en Finlandia, las motos son para el verano. Menos las de nieve, claro.

—Hola —dije. —Venimos desde España en moto y nos dirigimos a Cabo Norte. Hemos llegado hoy en el ferry de Tallinn y necesitamos poner clavos a nuestras ruedas.

Era un buen resumen de nuestra situación. Así, sin anestesia. Como si fuera lo más normal del mundo. Yo esperaba que el dependiente flipara en colores. La cara de asombro del chaval de gafas fue

incrementando a medida que le contábamos nuestra aventura.

—Sí, vamos con dos Triumph Tiger, una 800 y una 1200 —expuso Coco. —Nuestra idea es ir avanzando por Finlandia hasta alcanzar Cabo Norte. Llevamos los clavos para las ruedas, y nos preguntamos si podríais ponerlos.

—No —contestó. —Nosotros no los ponemos. Cuando nos lo piden, compramos las cubiertas ya con los clavos puestos. Así que si los ponéis vosotros, nosotros nos encargaremos de montar los neumáticos en las motos.

La razón por la que queríamos que ellos nos montaran los clavos era doble. Por un lado, el tener que clavar los más de doscientos clavos era una tarea tediosa y cansada. Y en segundo lugar, se supone que gente que vende motos en Finlandia, debería saber cómo poner los clavos de una forma correcta, porque a decir verdad nosotros no mucho. Pero por lo visto, tendríamos que ponerlos nosotros. O comprar las ruedas allí.

—¿Quieres ver nuestras motos? Las tenemos fuera —dijo Pablo.

—¡Sí, claro! —contestó el encargado.

Así que salimos fuera, donde esperaban las Triumph en la puerta de la tienda. Y la cara del encargado, que seguía en fase de contención emotiva, cambió al verlas. No podía expresar más incredulidad.

—*Oh, crazy boys*! ¡Estáis completamente locos! ¿Cómo vais a llegar con esto hasta Cabo Norte? —dijo. Curiosamente su talante frío y mesurado había cambiado a una extroversión nada contenida al ver las motos. O al notar el frío en su cuerpo, porque el tipo seguía en manga corta.

—¿Locos? ¡Loco estás tú al salir a la calle en mangas de camisa! —

dijo Pablo. Fuera hacían unos cuantos grados bajo cero.

En esa conversación había algo que me inquietó. Estábamos en Helsinki, en un concesionario de motos en pleno invierno. Y vendían ruedas de clavos como las que nosotros necesitábamos. ¿Por qué entonces el encargado se sorprendía de nuestra aventura? Yo asumía que si se vendían ese tipo de neumáticos era porque algún motero –pocos, pero alguno– cogería su moto para hacer alguna ruta durante el invierno. Pero la expresión de incredulidad del chico de la tienda me desconcertaba.

—Anda, vamos dentro que te vas a resfriar —dijo finalmente Pablo.

Mientras entrábamos para que el pobre finlandés no acabara helándose del todo, le pregunté.

—Pero entonces, ¿quién usa los neumáticos con clavos que vendéis? —dije.

—Algún que otro *endurero* —contestó. —Son gente que se coge el coche y el remolque, y va a dar alguna vuelta corta por los caminos nevados. Pero a nadie en su sano juicio se le ocurriría circular por carretera. ¡Y menos hasta Cabo Norte!

La verdad, pensaba encontrarme a algún motero loco como nosotros que había salido a rutear durante el fin de semana, pero quedó claro nada más pisar Finlandia que eso no iba a ser así.

—Mira, —dijo Coco —lo que haremos es montar todos los clavos en los *Metzeler Karoo 2* que llevamos en el coche, y mañana por la mañana las instaláis vosotros en las motos. Además, también deberíais montar este caballete central en la Tiger.

Ya estaba claro que tendríamos que montar los clavos nosotros. Metzeler nos había donado las cubiertas y por tanto debíamos utilizar

esa marca. Afortunadamente en el concesionario tenían una *Karoo 2* ya con los clavos instalados, pero no dos. Al menos nos ahorraríamos el trabajo en una de las ruedas, cambiándosela *"a pelo"* al concesionario por una de las nuestras.

—De acuerdo, sin problema —dijo el encargado del concesionario. — Mañana lo haremos todo.

—¿Podemos dejar las motos aquí esta noche? —preguntamos.

—Sí, claro —contestó. —Las llevaremos a este edificio de ahí al lado, que es donde tenemos el taller.

En el taller nos enseñó un auténtico engendro de moto. Más engendro incluso que las que tenían los del motoclub del *hillclimbing* de Estonia. Parecía una moto de enduro, pero tenía un ski en lugar de rueda delantera. Y una oruga como la de las excavadoras –o las motos de nieve, como comprobaríamos días después– en la parte trasera.

—Es la moto de Juha Salminen, trece veces campeón del Mundo de Enduro —dijo el finlandés, con una cara de orgullo y admiración. — ¡Con esto sí que llegaríais a Cabo Norte sin problemas!

Nos quedamos admirando la mecánica de esa extraña moto, un híbrido sin sentido entre una moto de enduro y una moto de nieve. No tenía ni idea de su utilidad ni de su manejabilidad, pero realmente era de locos. Me quedé pensando un momento la cantidad de cosas incomprensibles para los demás que nos da por hacer a los humanos. Definitivamente, cada persona tiene sus locuras.

Después de dejar las motos a buen recaudo en el taller, nos montamos por enésima vez los tres en el Jeep como pudimos. Me encajé en la parte trasera del *Grand Cherokee* compartiendo espacio con cuatro neumáticos, dos cascos y todo el material fotográfico. Afortunadamente tampoco es que hubiera mucha distancia hasta

nuestro hotel en Helsinki.

El hotel tenía una decoración moderna, con dos camas individuales y un sofá cama. Las puertas estaban lacadas en rojo y el baño presentaba azulejos negros, en un intento de dar un toque vanguardista a un edificio antiguo. Todo en general era algo pequeño, pero suficiente para pasar una noche. Al lado de la puerta de entrada había un cartel enmarcado donde se podía leer *“Keep calm and carry on”* (mantén la calma y sigue adelante). Sin duda un buen eslogan que deberíamos aplicar más de una vez a partir de ese momento.

Coco y Pablo se pusieron a montar los clavos en los neumáticos de tacos que llevábamos. Era una tarea ardua y pesada, pero con la ayuda del destornillador eléctrico que Pablo había comprado, se suponía que sería rápido. Coco cogió el destornillador, le acopló la broca especial para poder atornillar los clavos en la goma, y se dispuso a poner el primer clavo. El aparato chilló lastimosamente en un quejido cada vez[OBJ]

Los minúsculos clavos que nos debían proporcionar agarre en las próximas semanas.

más grave, mientras el clavo dejaba de girar.

—¿Dónde has comprado esta mierda? —dijo Coco. —No tiene fuerza suficiente.

—En los chinos, ¿dónde si no? —contestó Pablo. —Supuse que con uno sencillo habría suficiente.

—Pues tendremos que hacerlo a mano... ¡Prepárate! —sentenció Coco.

Yo por mi parte había trazado un plan perfecto para escaquearme de toda esa movida mecánica. Abrí mi ordenador y comencé a editar el que sería el primer vídeo largo del viaje, que recogería lo vivido hasta la fecha, atravesando una Europa ya medio helada en invierno. Mientras, miraba de reojo como mis dos compañeros sudaban la gota gorda cada vez que tenían que insertar un clavo en cada uno de los tacos de goma de las *Metzeler Karoo 2*.

La primera vez que Coco me enseñó los clavos me eché las manos a la cabeza. Yo me esperaba unas finas agujas de cuatro o cinco centímetros como había visto en algún vídeo de unos cuantos locos haciendo enduro por lagos helados, pero no. Nuestros clavos no tenían más de uno o dos milímetros.

—¿Cómo van esos clavitos a mantenernos sobre el hielo? —le dije en ese momento.

—Son suficientes. Ten en cuenta que cuando los pongamos nos encontraremos aún con alguna carretera limpia de hielo. ¡Imagina cómo sería intentar conducir con los clavos largos! Además, está prohibido conducir con ese tipo de clavos en carretera abierta —me explicó.

Así que la cosa era ir clavando -o más bien enroscando- un clavo en cada uno de los tacos de nuestros neumáticos. Y eso daba para unas cuantas horas.

Tras aproximadamente una hora de trabajo, el mío más intelectual y el suyo algo más físico, decidimos salir a cenar. Aún quedaban dos ruedas y media que terminar, pero en Europa como no espabiles, no cenas si ya son más de las nueve de la noche. De todas formas decidimos ir a un *McDonalds* cercano para perder el menor tiempo posible y seguir con nuestras respectivas tareas.

Mientras cenábamos, grabamos nuestro vídeo diario, esta vez planificando la etapa siguiente. Le dábamos vueltas a varias incógnitas.

—Primero, que no sabemos cuánto tardaremos en el taller mañana —dije.

—No debería ser mucho tiempo, es solo colocar los neumáticos y el caballete. Supongo que en un par de horas estarán listas las motos —señaló Coco.

—Además, no tenemos ni idea de cómo se comportarán las motos con los clavos puestos. Aún no hay mucho hielo en las carreteras —dijo Pablo.

—Aunque vayan muy bien y no haya hielo, no deberíamos circular a más de ochenta por hora, para no perder los clavos por el camino —dijo Coco.

En un principio teníamos planificados trescientos kilómetros para el día siguiente, con las incertidumbres sobre el tiempo que estaríamos en el taller, y de cómo responderían las motos con los clavos puestos, asumiendo que podríamos incrementar el ritmo de forma considerable. Finalmente decidimos acortar la etapa, por si se presentaba algún problema.

Volvimos al hotel paseando distraídamente por las calles de la ciudad,

sobre unas aceras completamente heladas. Sabíamos que nos esperaba aún bastante trabajo: no menos de dos horas de seguir instalando clavos a los neumáticos, escribir las crónicas del día, editar el vídeo... Esa noche sería corta. O larga, según se mire.

Y eso que nos levantamos tarde, para variar. El primer vistazo por la ventana nos descubrió un tímido sol que hacía refulgir las nieves de Helsinki. Una breve consulta al móvil nos hizo saber que ahí fuera hacían unos agradables cinco grados bajo cero, una temperatura genial para seguir nuestro viaje a Cabo Norte. Personalmente lo que más me preocupaba ese día era que saldríamos tarde de ruta. Era lógico, tras haber estado hasta altas horas de la noche trabajando. En teoría lo del taller nos llevaría poco tiempo, al proporcionarles nosotros los neumáticos con los clavos ya puestos. Pero cuando uno entra en un taller, nunca sabe con certeza a qué hora va a salir. No me apetecía en absoluto entrar nuevamente en el bucle salir tarde – llegar tarde – dormir poco – salir tarde al día siguiente. Habíamos tardado algunos días en recuperarnos del retraso que arrastrábamos desde Madrid.

Llegamos al taller de Helsinki a eso de las once de la mañana. Los mecánicos tenían las dos motos ya sin las llantas, e incluso la 800 tenía ya puesta la rueda de clavos que nos proporcionaba el concesionario. La primera sorpresa vino cuando les enseñamos nuestros neumáticos con los clavos que habían instalado con tanto esfuerzo Coco y Pablo.

—Estos clavos no son suficientes. Deberíais poner más —dijo el mecánico con cara de circunstancias.

—Hemos montado noventa por rueda, como indicaban las instrucciones —dijo Pablo.

—Pues no bastan. Esa rueda no os agarrará nada. Mirad la que os hemos puesto, lo menos lleva el doble.

Realmente la rueda ya montada tenía bastante mejor pinta, con un par de clavos en cada uno de los tacos del Metzeler. Quizá tendríamos que haber pedido que nos la enseñaran el día anterior, y no confiar en las introducciones que llenaban nuestros clavos.

—¿Tenéis más clavos? —preguntó el mecánico.

—Sí —dijo Pablo. —Pero los íbamos a instalar en el coche.

—Olvidaros del coche —contestó. —Al Jeep no le harán falta con esos neumáticos de invierno que lleva. Os podemos dejar un atornillador eléctrico, si lo necesitáis.

Así que Coco se puso nuevamente a instalar los clavos sobrantes en las ruedas de las motos. Afortunadamente el atornillador electrónico tenía mucha más fuerza que el de los chinos que habíamos traído de España, y la tarea no fue tan ardua como lo había sido la noche anterior. Mientras, los mecánicos fueron instalando el caballete central en la Tiger 800, repasaron líquidos, engrasaron cadena y arreglaron el cableado del GPS, que se había roto en mi caída en Estonia y que no había sido posible reparar convenientemente. Fueron dos horas de intenso trabajo donde pudimos trabajar a nuestras anchas dentro del taller.

A eso de la una del mediodía, con un sol que quería salir de la telaraña que formaban las finas nubes, habíamos acabado el trabajo. Las motos estaban dispuestas en la puerta del taller, sobre el hielo, para hacernos la foto de rigor con los mecánicos finlandeses. Por todo ese trabajo nos cobraron unos simbólicos cuarenta y nueve euros, a precio casi de coste. Y eso que fueron no menos de tres mecánicos los que estuvieron trabajando en nuestras motos. Mientras uno montaba las ruedas, otro acababa de reparar el cable de mi GPS y un tercero montaba el caballete central a la 800cc.

Finalmente partimos rumbo norte –como no– con sol sobre nuestras cabezas y asfalto completamente seco sobre unas flamantes ruedas de tacos coronadas por más de ciento cincuenta clavos cada una. Quizá no era la mejor combinación para ese momento, con las autovías completamente limpias. Al parecer siempre íbamos contracorriente, y cuando necesitamos los clavos no los llevábamos, y ahora que los teníamos no los necesitábamos. Pero estábamos completamente seguros que en breve nos serían de utilidad.

—¿Cómo notas los clavos? —pregunté a Coco.

—Pues no muy bien. Noto el tren delantero como si flotara. Flanea todo bastante —contestó.

—El taco ya suele hacer eso —dije. —Sobre asfalto tienen tendencia a flexar y la moto no muestra aplomo. Aunque yo voy bastante bien con la Explorer.

Al menos en las entradas y salidas de las gasolineras, donde el hielo se acumulaba desde hacía meses y no desaparecería hasta la primavera, notábamos el agarre suplementario de los clavos. Aunque tampoco era para tirar cohetes. Esa primera impresión marcaría nuestras sensaciones durante el resto de nuestra travesía helada. Si no obtienes confianza en los primeros momentos, difícilmente la encontrarás después.

Durante el trayecto de salida de la ciudad, circulando por autovías bastante fluidas, fuimos decidiendo hasta dónde llegaríamos ese día. La noche anterior planeamos acortar la etapa, pero con la incertidumbre de lo que nos demoraría nuestra visita al taller, dejamos en el aire el destino final del día.

—Tenemos dos opciones. Y ninguna me parece buena —dije en una parada para repostar. —Lahti está demasiado cerca y Jyväskylä demasiado lejos. Y son las dos poblaciones donde podríamos

encontrar alojamiento sin problemas y están en nuestro camino. El resto es aventurarse.

Siguiendo la ruta hacia el norte, Lahti estaba a escasos cien kilómetros y Jyväskylä a doscientos setenta. Sin hielo en la carretera, podríamos recorrer más de trescientos kilómetros esa tarde, pero temíamos que la autovía se convirtiera carretera y dejara de estar limpia a poco de abandonar Helsinki.

—De momento llevamos un buen ritmo, y hemos de confiar en los clavos —dijo Coco. —Además, hemos de aprovechar que hace solecito y una temperatura agradable. Yo voto por tirar hacia Jyväskylä.

Todos estuvimos de acuerdo en eso. Llevábamos un par de días recorriendo pocos kilómetros y queríamos comprobar cómo nos desenvolvíamos en las condiciones de hielo que se aproximaban. Así que saqué el móvil y empecé a buscar alojamiento en Jyväskylä.

—Chicos, tenemos un problema —dije. —No hay alojamiento a precio asequible en Jyväskylä. Lo más cercano es Laukaa, que está a treinta kilómetros más al norte. Al final, hoy deberemos hacer casi trescientos kilómetros.

—Sin problema —contestaron. —¡Vamos a ello! —Sin duda la inyección de moral que nos proporcionaron los clavos estaba haciendo efecto.

Los márgenes de la carretera ya estaban completamente nevados. De hecho, no vimos en todo el viaje ningún retazo de Finlandia sin cubrir de nieve, a excepción de las carreteras principales, y eso solamente en el sur. Las nubes se habían retirado definitivamente y el cielo azul estaba completamente sereno y las copas de los abetos ligeramente espolvoreadas de blanco. En nuestro camino cruzamos puentes sobre grandes extensiones de hielo, que supuestamente eran lagos,

únicamente delimitados por los árboles que dibujaban una hipotética orilla. Embarcaderos misteriosos, vacíos sobre el hielo, esperaban pacientemente al verano, y con ello que los lagos volvieran a ese azul intenso tan característico que había visto en mi anterior viaje. Pero por ahora debíamos conformarnos con el resplandor de las copas de los abetos más altos, los últimos que aún recibían esa pincelada dorada de los postreros rayos del sol.

Mientras nosotros nos dedicábamos a habituarnos a la extraña sensación de flaneo sobre las ruedas de clavos, Pablo intentaba grabar paisajes, lagos helados y bosques invernales desde el coche. ¡Qué diferente era ese paisaje del que estábamos acostumbrados a ver! Me encanta la sensación de estar rodeado de cosas absolutamente distintas a las habituales. Sin duda esa era una de mis principales razones para viajar: mirar a todos lados, empaparme de lo que me rodea y maravillarme de lo diferente, de lo extraño para mis ojos. Poner cara de asombro en cada instante, descubrir una sorpresa en cada esquina... Me encanta esa sensación. Me encanta viajar.

Poco después de las cuatro de la tarde, el cielo se tiñó de color salmón y la oscuridad comenzó a ganar terreno. Dejaron de distinguirse lagos, bosques o embarcaderos y únicamente nos centramos en lo que teníamos delante de nuestras narices. Seguíamos en la carretera principal, por lo que el hielo no era aún un problema. La temperatura sí. El termómetro de la Explorer marcaba unos -14.5ºC, y las viseras de los cascos empezaron a helarse al caer la noche.

La temperatura crítica eran unos diez grados bajo cero, a partir de la cual los *pinlock* de nuestros cascos *Schuberth C3* dejaban de funcionar. Irremediablemente la pantalla comenzaba a empañarse. Ese era el primer paso. Dejas de respirar normalmente para minimizar el problema creando menos aliento húmedo y caliente, lo que te provoca una inquietante ansiedad. Dejas de estar atento a la circulación para centrarte en que la pantalla no se empañe. Pero

finalmente siempre acababa haciéndolo. Siempre. Primero por los extremos, y posteriormente el campo de visión se iba cerrando irremediablemente. Después comenzaba la congelación también por los laterales, y por el rabillo del ojo observabas cómo esa capa blanca traslúcida de hielo avanzaba inexorablemente minuto a minuto.

Cualquier motero experto sabe que lo mejor para evitar el inicio del empañamiento de la visera es abrirla un poco. Así se equiparan las temperaturas interna y externa y el vaho desaparece rápidamente. Pero realizar esa maniobra una sola vez fue suficiente para comprobar que en temperaturas extremadamente bajas eso es un grandísimo error: el aire gélido congela instantáneamente el vaho y la pantalla se vuelve opaca en una fracción de segundo. En esas condiciones, o paras a limpiarla o no tienes más remedio que conducir con la visera abierta.

A decir verdad, solamente pasé verdadero frío un par de veces en todo el viaje. Y una de ellas fue por tener que conducir bastante minutos con la visera abierta hasta encontrar un lugar para parar a limpiarla. El aire literalmente gélido provocaba un insoportable dolor en las mejillas. Es una sensación comparable a cientos de alfileres clavándose a la vez. Cientos de alfileres *helados* clavándose a la vez. Imposible soportarlo más allá de unos minutos. Así que en esas condiciones el viaje se alargó sobremanera, buscando cada poco más de media hora un lugar donde parar para secar las viseras. Llevábamos otras de repuesto, precisamente para esa finalidad: realizar un cambio rápido si se congelaban. Pero al final nos dimos cuenta que tardábamos incluso menos si aprovechábamos la parada para tomarnos un chocolate caliente y dábamos tiempo a que las viseras se descongelaran por sí mismas.

En la tienda de motos de Helsinki habíamos comprado unas ingeniosas máscaras que se acoplaban a nuestros cascos e impedían teóricamente que el aliento llegara a la pantalla, desviándolo hacia abajo. El aspecto de las máscaras era imponente, similar a las

máscaras de oxígeno de los cascos de pilotos de caza. Con la mentonera del casco subida ¡parecíamos sacados de la película *Top Gun*! Además, para quitarse el casco había que tirar de uno de los lados de la mascarilla, quedando exactamente como cuando Tom Cruise se quitaba la máscara de oxígeno dentro de su F14. Yo que siempre he sido un enamorado de los aviones y fan de *Top Gun*, estaba encantado. Como cuando te compras de adolescente una cazadora de cuero repleta de parches y escudos y te dabas una vuelta con tu Kawasaki 900 Ninja. O tu Yamaha RD80, que era lo que en realidad tenía.

Pero desgraciadamente, tras instalar las mascarillas en mi *Schuberth* y probarlas en marcha, vi que no era una buena solución para mí. Sea por lo que sea, en parado mi aliento salía en parte hacia arriba, empañándome peligrosamente no la visera, pero sí mis gafas. Por experiencia sabía que posiblemente ese vaho desparecería en cuanto avanzara un poco, pero no podía aventurarme a salir de la gasolinera sin ver absolutamente nada. Intenté dejar de respirar hasta estar en marcha, pero tampoco fue una buena solución. Agobiado, acabé arrancándome la maldita máscara. ¡Se acabaron mis pretensiones de emular a *Maverick* o *Iceman*! -Definitivamente Iceman era un acertado apodo en esas circunstancias-. Decidí darme un tiempo y probarlo al día siguiente intentando ajustarla mejor. Así que esa noche tocaba ir parando para limpiar la pantalla del casco cada poco tiempo. .

Para solucionar el problema de la congelación de las viseras existía otra opción que sin lugar a duda ahora me parece la más adecuada: existen cascos -fundamentalmente pensados para motos de nieve- donde una pequeña batería calienta unas resistencias de la visera, de una forma similar a la luna térmica trasera de los coches. Me hubiera dado la vida en esas condiciones, pero el patrocinio era el patrocinio, y habíamos conseguido que nos cedieran los *Schuberth* sin coste alguno, mientras que los cascos calefactados los hubiéramos tenido que pagar nosotros. Pero visto lo visto, a toro pasado lo habría hecho

con mucho gusto.

El sol se fue ocultando paulatinamente, algo más lentamente de lo que esperaba. No tenía una idea muy clara de cómo serían los atardeceres invernales en estas latitudes. Me esperaba un desplome casi vertical del sol sobre el horizonte, pero no era así. Solo hace falta estudiar un poco sobre los movimientos de la tierra respecto al sol, para comprender que cerca de los polos el sol nunca cae a plomo. Eso solamente lo hace cerca del ecuador. En Escandinavia, tanto en invierno como en verano, el sol va deslizándose suavemente por el horizonte, como no queriendo desaparecer nunca. Pero en invierno su recorrido es mucho más corto, y tarda bastantes menos horas en ocultarse.

Y de pronto, ya de noche cerrada, aparecieron los problemas. Sin duda unos problemas completamente inesperados.

—¡Se ha parado mi moto!— dijo Coco con voz ligeramente desesperada.

—¡Paramos, paramos!— anuncié a Pablo.

—OK— contestó. Observé cómo el Jeep se detenía detrás nuestro y activaba los cuatro intermitentes de emergencia. La carretera era estrecha y estábamos en una zona algo revirada, por lo que no éramos especialmente visibles a los coches –y sobre todo a los camiones– que podían venir tras nosotros.

No bajé de mi moto. ¿Para qué? Era añadir un riesgo a nuestro problema. Además, si alguien había en la expedición que podía encontrar y arreglar el problema, era Coco. Lo vi bajar de la Explorer y quitar el asiento. Seguíamos permanentemente en contacto por los intercomunicadores.

—Voy a comprobar los bornes de la batería y los fusibles— dijo. —

Tiene que ser un fallo eléctrico.

Pero tras mil y una comprobación, la moto seguía sin arrancar. En el cuadro de mandos, según nos decía Coco, había aparecido ese intrigante chivato naranja con forma de motor, que auguraba que algo malo estaba pasando.

Pasados unos minutos, sacó la llave del contacto, la volvió a meter, y finalmente la moto arrancó.

—Salgamos de aquí cagando leches— dije. —Ya pararemos en un sitio más seguro para investigar qué ha pasado.

El incidente con la mayor de las Triumph me preocupaba, aunque no en exceso. Ciertamente es inquietante que se te pare una moto sin motivo aparente, cuando en teoría funciona perfectamente. Pero el hecho de que tras un "reseteo" simple como era quitar y meter la llave de contacto tras unos pocos minutos de espera se haya arreglado me tranquilizaba. A veces la electrónica es así. Y más a las temperaturas extremas a las que estábamos sometiendo a las motos. Pero ciertamente esperaba que el clima gélido únicamente provocara ciertos problemas al arrancar la moto en frío por las mañanas. El chivato de aviso de fallo de motor había desaparecido, cosa que a mi entender finiquitaba el tema. Pero dentro de mi había un discreto malestar, más que nada porque sin saber la causa, nunca sabrás si el problema está solucionado. Y sobre todo, nunca sabrás si te volverá a pasar en el momento más inoportuno.

De todas formas nos paramos en la siguiente gasolinera a tomarnos un chocolate caliente y algo de comer, y a discutir sobre el tema. Era nuestra primera emergencia seria del viaje, y quizá teníamos ganas de algunas dificultades. Ya se sabe, sin dificultades, no hay aventura.

—Lo que debemos hacer es hablar con Triumph— dijo Coco. —Más que nada para que nos digan cómo hallar el código del error. Todas

las motos modernas archivan de una manera u otra los errores que tienen. Con esa información, sabremos exactamente el alcance del problema.

A pesar de que el fallo solamente había ocurrido una vez, y que lo más probable es que fuera anecdótico, a todos nos pareció una buena idea descubrir qué había pasado y con esa información proceder en consecuencia. Eran las siete de la tarde en España, así que pudimos hablar con los mecánicos de Triumph en ese mismo momento.

—Hay que girar la llave tocando una secuencia de botones a la vez. Así el display de la moto nos mostrará el código de error— dijo Coco después de unos minutos al teléfono. —Voy a hacerlo ahora mismo y les volveré a llamar para saber de qué se trata.

Pablo y yo no teníamos por qué someternos a la temperatura bajo cero del exterior, y optamos por seguir refugiados en el bar alrededor de nuestros vasos de chocolate caliente mientras Coco se acercaba a la Explorer. Minutos después volvió a entrar y cogió nuevamente el teléfono. Esperamos pacientemente el veredicto.

—Según el código de error que sale en el cuadro de mandos, es un fallo de apertura total de las válvulas de admisión— dijo Coco. —Es posible que la centralita haya detectado que no se han abierto del todo las válvulas y haya parado la moto por seguridad.

—¿Y eso es grave?— dijo Pablo.

—Ni lo es, ni deja de serlo— comentó Coco. —No sabemos por qué las válvulas no se han abierto del todo o si simplemente ha sido un fallo de los sensores. A veces el frío puede provocar mediciones incorrectas.

—¿Y cuál es el plan a seguir?— pregunté.

—Creo que de momento no deberíamos hacer nada. Lo más seguro es que no se vuelva a repetir— contestó Coco. —De todas formas los de Triumph van a hablar con otros colegas europeos a ver si alguien del norte de Europa han tenido un fallo parecido. Al menos en España nunca había pasado.

Así que con esta información finalmente decidimos seguir adelante sin preocuparnos más del tema. Es cierto que era un problema imprevisto en el viaje, pero me sentía protegido por la marca que en todo momento se preocupó del tema y buscaba soluciones de inmediato. Viajar así me proporcionaba una seguridad que no había experimentado nunca en viajes anteriores.

Era ya noche cerrada desde hacía horas, pero quedaban menos de sesenta kilómetros para acabar la jornada. Seguimos avanzando por las carreteras prácticamente heladas, intentando mantener nuestras ruedas en el estrecho carril libre de hielo del que ya nos estábamos haciendo amigos.

El hotel estaba en medio de la nada, a pie de carretera pero a quince kilómetros de Jyväskylä, la población más cercana. Tenía una sola planta, y una señora de una respetable edad, vestida con una bata de andar por casa nos mostró nuestra habitación, justo a la entrada. Tres camas individuales situadas como buenamente se podía en una estancia alargada. Elegí la que estaba más cerca a la puerta, fundamentalmente por la situación de los enchufes. Y es que tener una buena posición para cargar el móvil desde la cama era fundamental.

—Por favor, venid conmigo a dejar las chaquetas— dijo la anciana. Supuse que al ver la suciedad que ya tenían nuestros anoraks amarillos prefirió que no manchábamos la habitación. La seguimos por el enmoquetado pasillo hasta una habitación muy espaciosa donde había una gran tabla de planchar de aspecto profesional.

—Dejadlas aquí y ya las recogeréis mañana por la mañana. Es por los olores— dijo sin ningún pudor tocándose la nariz con el dedo y arrugando el morro. La verdad es que yo no era consciente de que oliéramos mal. Si realmente ese era el motivo, la señora habría flipado con el aroma que dejaron nuestras botas en la habitación.

Para Finlandia ya era una hora intempestiva para pretender cenar en algún local, así que le preguntamos a la venerable anciana por una solución.

—Podéis llamar para que os traigan pizzas a este teléfono— dijo. Ahora el que flipaba era yo: ¡no quería que pusiéramos los anoraks en la habitación pero permitía que comiéramos pizzas dentro!

—Estupendo— dijo Pablo. —Además hay partido de la Champions. Juega el Barça en Milán. Será ideal comernos unas pizzas mientras vemos cómo pierde el Barça—. Desgraciadamente para mi, tuvo razón. Pablo disfrutó tanto de la pizza como del partido.

Tumbado en la cama, ya con la luz apagada tras asimilar el 2-0 del partido, hacía recuento de la intensidad del primer día sobre el hielo. En definitiva estaba contento a pesar del resultado futbolero: aunque perdimos toda la mañana en el taller de Helsinki, habíamos avanzado bastante. Además, habíamos comprobado que podíamos soportar bajas temperaturas sobre la moto sin problemas y aunque durante toda la ruta del día habíamos disfrutado de la seguridad de la roderas limpias de los vehículos que nos precedían, nos estábamos acostumbrando rápidamente a los clavos. Y por si fuera poco, notaba un buen ambiente de grupo a la hora de afrontar las emergencias que deben surgir en toda aventura que se precie. Y por último, ni me había acordado de mi tobillo en un día bastante ajetreado. Sí, había motivos para estar contento.

No acababa de acostumbrarme a que la mañana me despierte con nueve grados bajo cero. No por la temperatura de nuestra habitación,

que como todas las casas escandinavas tenía la calefacción tan alta que podías ir en manga corta prácticamente todos los días del año. Pero yo acostumbraba a revisar, aún metido entre las sábanas, los whatsapp que nos mandaba Mario Picazo con la previsión del tiempo. Nueve bajo cero, nublado y algo de viento del este. Posibles nevadas débiles por la tarde. ¡Qué pereza levantarme!

Lo que más me agobiaba es tenerme que vestir de astronauta cada mañana. En ese proceso invertíamos una buena media hora, debido a la de capas y capas que llevábamos, amén de los cables del traje calefactado. Y con esas temperaturas veraniegas en las habitaciones, el lector se puede hacer una idea de lo asfixiante que podía llegar a ser el proceso.

Nuestra equipación contra el frío se componía, de dentro a fuera, de una ropa interior térmica -calzoncillos largos, calcetines y camiseta de manga larga- confeccionada en lana de merino, que proporcionan una calidez y suavidad excepcional. Después, una camiseta normal y un forro delgado. Luego ya venía la equipación específica de la moto, que constaba de un traje calefactado -calcetines, pantalón y chaqueta- que conectados a la batería de la moto proporcionaban un confort excepcional, sin el cual hubiera sido materialmente imposible realizar esta aventura, a no ser que quieras pasar mucho frío. Sobre toda esa ropa, y con cuidado de no desconectar ningún cable, el traje de moto, compuesto por un *safety suit* de *Halvarsons* -una prenda poco vista, que da una seguridad excepcional en caso de caída- cubierta por un cubrepantalón y el famoso anorak amarillo fluorescente. Y todo esto, complementado con un *neck collar* -una especie de braga para el cuello- también de *Halvarsons* y unos guantes calefactados con batería independiente.

Con toda esa cantidad de ropa, era comprensible nuestras nulas ganas de levantarnos cada mañana para vestirnos. Son muchas prendas, que requerían una precisión importante para no desconectar ning, y que restan mucha movilidad. Ponerse los calcetines o

abrocharse las botas requería de un esfuerzo casi sobrehumano, que te acababa agotando ya incluso antes de salir al exterior. Cada día la misma tediosa y pesada operación. Nuestra fuerza de voluntad se iba resintiendo con el paso de los días. Sin duda nos consumía una buena parte de las energías disponibles y que a buen seguro necesitaríamos a lo largo de cada jornada.

Para el frío, la velocidad de la moto es un factor determinante. Porque veinticinco grados bajo cero a casi sesenta kilómetros por hora, se convierten en una sensación térmica de cincuenta y siete grados bajo cero. Aunque en honor a la verdad, las generosas pantallas de las Triumph hacían que el viento no nos diera de pleno, por lo que es de suponer que nuestras sensaciones nunca llegaron a esos extremos.

La ropa calefactada proporcionaba un confort muy interesante

Saliendo del hotel de Jyväskylä.

a la hora de viajar en moto con frío intenso. Es cierto que en algunos momentos podías llegar a notar exactamente por dónde pasaban las resistencias del traje, o mejor dicho por dónde no pasaban, sintiendo así una mezcla de zonas confortablemente cálidas y otras no tanto, pero no era una sensación especialmente desagradable. Al parar en las gasolineras o en los restaurantes, a los pocos minutos ocurría un fenómeno curioso: el calor del traje calefactado había desaparecido, pero las botas, permanecían aún en temperaturas bajo cero, a pesar

de ya estar resguardados en el interior del local. Eso hacía que aproximadamente media hora después de habernos refugiado en cualquier bar de carretera, los pies comenzaban a congelarse, ya que el calor del local no era aún suficiente como para devolverle a las botas una temperatura confortable. Lo que más deseabas en ese momento era volver afuera y montarte en la moto, con tal de volver a enchufar el traje calefactado a la batería de la moto.

Esa mañana a las afueras de Jyväskylä las motos reposaban en el zaguán de la entrada, justo al lado de la puerta. El coche estaba algo más lejos, en el parking. La estampa era típicamente navideña, por lo que Pablo decidió ir a hacerle algunas fotos al *Jeep*, por vez primera completamente rodeado de nieve. Mientras, Coco y yo poníamos en funcionamiento las Triumph e intentábamos darles la vuelta sobre el hielo para sacarlas del porche de la entrada.

—Es una mierda todo esto, ¿eh, nene? —dijo Coco.

—¿El qué exactamente? —contesté. Había muchas cosas que me parecían una mierda en ese momento y no sabía a cuál se refería concretamente.

—Cualquier movimiento que hacemos sobre el hielo. ¡Madre mía! —dijo Coco. —Cuidado no te resbales que las botas no llevan clavos.

Era una muy buena observación. De hecho, los momentos en los que nos sentíamos más vulnerables eran justamente al mover la moto en parado. Unos días antes ya se me había ocurrido ponerles clavos a las botas, pero en realidad no sabía la profundidad de la suela, y no lo hicimos por miedo a perforarlas. Además, entrar en los restaurantes y hoteles estropeando el parqué no era una buena tarjeta de presentación. Y quitarnos las botas a la entrada, a tenor del olor que despedían, seguramente tampoco.

Finalmente, y con no poco esfuerzo, logramos encarrilar las motos en

dirección a la salida del hotel. Era algo menos de las diez de la mañana. Pablo nos esperaba cerca del coche para grabar nuestras evoluciones. La nieve ya se acumulaba en los arcenes, formándose unos montículos con una altura considerable, más de metro y medio.

—¿Qué tal va? —me preguntó Coco.

—Mal —contesté.

—¿Por qué?

—No sé. Se mueve —dije. Era el primer día que llevaba la Triumph Explorer 1200 con clavos, mucho más pesada que su hermana pequeña, y por tanto con un comportamiento algo más torpón sobre el hielo.

—Ya te lo dije ayer —sentenció Coco. —Supongo que será por culpa de la rueda delantera de diecinueve pulgadas.

Llegamos al final del camino de acceso al hotel, enlazando con la carretera. Era un momento crítico, ya que allí había más nieve que hielo, casi un palmo en algunos lugares. La 800 de Coco se atascó en un pequeño badén, mientras esperábamos que dejaran de pasar camiones y coches por la transitada carretera.

—¡Joder! —exclamó Coco.

—¡Pablo, ven a empujar un poco! —dije por el intercomunicador. Fundamentalmente para no bajarme yo, a pesar de estar a su lado. Y no era vagancia o egoísmo, en realidad formaba parte del protocolo que ya teníamos establecido, dado lo complicado que era subir y bajarse de la moto sobre el hielo.

La Triumph Tiger 800 había dejado un buen surco en la nieve al intentar salir de esa pequeña trampa. Pablo empujó lo suficiente como

para sacar la rueda trasera y que la moto pudiera traccionar. La cámara, estratégicamente situada sobre el salpicadero del coche, recogió toda la maniobra. Al acabar, Pablo volvió dentro del coche, no sin antes levantar el pulgar hacia la cámara, como para firmar su trabajo bien hecho. De momento, todos los problemas los íbamos solucionando poco a poco. Y no estaban siendo pocos.

Rodábamos en las proximidades de Rokkakangas. Al contrario de lo que pasaba en los pequeños accesos a las gasolineras, restaurantes y hoteles, la carretera principal seguía teniendo un carril importante sin hielo. Durante la ruta íbamos comentando las diferencias entre una y otra moto. La 1200 nos daba una sensación extraña, como si flotara a pesar de rodar en ese momento sobre asfalto seco. Era la mezcla de llevar tacos con clavos en una rueda de diecinueve pulgadas. Ese tamaño de llanta le otorgaba más ligereza y agilidad en carretera, mientras que la 800 y su rueda delantera de veintiuna pulgadas era más conveniente para el uso fuera del asfalto. De todas formas las sensaciones mejoraron mucho después de bajar las presiones. A pesar de ello, seguíamos notando unas vibraciones a baja velocidad -seguramente debido a los tacos- y una ligereza importante en el tren delantero, pero nada que no nos impidiera seguir avanzando, siempre con prudencia. Estábamos exigiéndoles a nuestras monturas mucho más de para lo que habían sido diseñadas.

—¿Tienes algo para los hongos en tu botiquín? —me preguntó Coco en una de las muchas paradas que hicimos durante el trayecto.

—No —contesté. De la gran cantidad de medicinas que llevaba, ninguna era para los hongos. Era una circunstancia que no había contemplado.

—Pues habrá que comprar en algún lado, se me están agrietando los pies —dijo. —Pies húmedos y calentitos... es un caldo de cultivo espectacular. —Los calcetines calefactados y todas las capas que llevábamos encima nos mantenían los pies a una temperatura

confortable, pero reblandecían la piel e impedían la transpiración, con lo que el sudor natural acababa estancándose sobre la piel a las pocas horas de circular. Quizá toda nuestra indumentaria nos protegía del clima extremo, pero no estaba pensada para tantas horas -y días- de uso continuo.

Mi problema no eran los hongos. Ese día mi mayor dificultad nuevamente era la visera de mi casco. Seguía empañándose. Y al ponerme la máscara que habíamos comprado en Helsinki, la visera se dejaba de empañar pero lo hacían mis gafas. En una de las gasolineras probé de usarla nuevamente. Intenté respirar lo mínimo posible, cosa harto difícil cuando tienes que subirte a una moto con cuidado extremo de no resbalar sobre el hielo. Notaba que me empezaba a faltar aire, hasta que al final tomé una gran bocanada de aire. Al expulsarlo, mis gafas se cubrieron nuevamente de vaho, ante mi desesperación más absoluta. Agobiado, me arranqué de malas maneras la máscara, y decidí conducir sin ella. Mi estrategia finalmente fue llevar la visera cerrada el mayor tiempo posible para que el vaho no se convirtiera en hielo y luego abrirla menos de un dedo, para que ni entrara demasiado frío ni se empañara muy rápidamente. Pero era consciente que era una solución temporal, y que tarde o temprano debería parar a secarla. Y a veces eso ocurría demasiado pronto como para mantener un ritmo de ruta aceptable. Así que seguimos avanzando lentamente por la carretera que seguía sin presentar excesivas complicaciones.

Pablo iba parando cada cierto tiempo en el arcén para grabarnos al pasar. Sabíamos que esas tomas desde fuera eran importantes para romper la monotonía de las grabaciones *on board* tanto de las motos como del coche. Logramos conseguir un buen ritmo de noventa o cien kilómetros por hora que contrarrestaba las frecuentes paradas que realizábamos tanto para tomar algo caliente como para limpiar mi maldita visera. Continuábamos recorriendo Finlandia de sur a norte, rodeados de inmensos bosques de abetos completamente blanquecinos. De tanto en cuanto, el bosque se abría dejándonos ver

las blancas y lisas extensiones de los mil y un lagos finlandeses. Si afinabas la vista, podías incluso ver coches en medio del lago y gente sentada en sencillas banquetas pescando tranquilamente a través de un orificio practicado en el hielo.

Poco a poco fue oscureciendo, justo después de comer. La autovía de doble carril que nos acercaba a Oulu seguía completamente limpia en su carril derecho. La verdad es que excepto por el frío, el viaje transcurría bastante mejor de lo esperado en cuanto al hielo se refería. Pero sabíamos que al entrar en la Laponia finlandesa la cosa cambiaría radicalmente. Allí el hielo hacía bastantes semanas que se había instaurado y permanecería impertérrito unos cuantos meses más.

Había comenzado a nevar débilmente, y se levantó algo de viento tal como predijo Mario Picazo. Frente a nosotros danzaban cambiantes e insinuantes cordones de nieve sobre el asfalto, que iban retorciéndose y cruzando de manera hipnótica. No podías dejar de admirarlo. La escena me recordaba al mármol de la cocina de casa de mi madre, con esas vetas de diferentes grises que se entrecruzaban de manera caprichosa.

El carril izquierdo de la autovía estaba bastante peor, aunque eso no impedía a los coches más rápidos ir adelantándonos, pasando a nuestro lado como una exhalación a pesar de nuestra velocidad relativamente elevada. Al llegar a Oulu, tras casi cuatrocientos kilómetros de ruta, prácticamente era de noche. Las calles estaban cubiertas de una finísima capa de hielo y las líneas blancas que se encontraban a pocos milímetros bajo el transparente e invisible hielo resbalaban mucho más de lo que pensábamos. Cada kilómetro que recorríamos adquiríamos una experiencia incalculable en valorar los tipos de hielo y el agarre de la calzada, que nos era de extremada utilidad para minimizar los sustos que a buen seguro tendríamos al día siguiente. Era un aprendizaje constante, siempre que estuvieras atento a las señales que el invierno te ofrecía. Adaptación al medio,

esa era la consigna.

Curiosamente, y sin premeditación previa, nuestro hotel en Oulu era el mismo que utilicé yo en mi primer viaje a Cabo Norte, allá por el verano de 2010. Disponía de sauna y de un restaurante de calidad para poder degustar algunos platos que nos alejaran del menú de carretera y de las hamburgueserías de comida rápida. Una cena en condiciones, con algo de pescado y verdura. Eso era lo que de verdad me apetecía.

No todos los días de un aventurero son gloriosos. Y para mí, ese no lo era. Me encontraba cansado, con dolores en todos mis huesos. No sabía si achacarlo al cansancio de los once días intensos que llevábamos de ruta, o a que estaba incubando algo. A fin de cuentas, Coco llevaba varios días resfriado. Yo me había asegurado de no intercambiar bajo ningún concepto nuestros *neck collar*, la estupendísima braga térmica para el cuello que llevábamos: las prendas quedaban siempre humedecidas de nuestros fluidos bucales y nasales, por decirlo de una manera fina.

A la mañana siguiente, mientras luchábamos con el gentío de la recepción para realizar el *check out* en el hotel de Oulu, nos abordó la relaciones públicas del hotel para hacernos una pequeña entrevista y unas fotos para la revista de la cadena hotelera. Nosotros estuvimos encantados, aunque algo sorprendidos de su petición. La publicidad que se había dado a nuestra expedición prácticamente no había existido, y mucho menos a nivel internacional. Pero supongo que no es muy normal que se presenten dos tíos en moto en pleno invierno al norte de Finlandia. Sea como fuera, nos pilló algo de sorpresa, lo suficiente como para aumentarnos un poco el ego que tenemos, aunque solo sea un poquito, todos los que difundimos nuestras aventuras.

Pero a pesar de todo, yo seguía cruzado. No me sentía cómodo después de tantos días sin mis rutinas. Tampoco es que once días

fueran muchos, de hecho en algún que otro viaje había estado más tiempo sin ellas. Sentarme en mi sofá mientras consulto las redes sociales, leer un rato, no hacer nada... Para muchos podía resultar aburrido, pero para mí era -y sigue siendo- necesario. Además en este viaje, a diferencia de otros, compartía espacio vital con dos personas, que por mucho que fueran amigos, éramos casi unos completos desconocidos en temas de convivencia, acostumbrado como estaba yo a vivir solo. Es cierto que el tema social estaba siendo mucho más soportable de lo que me imaginaba en un principio, pero para mi no dejaba de ser un inconveniente extra del viaje. Necesitaba volver a mi círculo de confort. Necesitaba que no invadieran mi espacio vital. Aunque sabía, desde el primer kilómetro de ruta, que eso sería completamente imposible. Al menos lo tenía asumido desde el principio y lo tenía interiorizado como una tarea silenciosa más a realizar durante la expedición.

Nuestro destino para ese día debía ser Rovaniemi. Una etapa corta para poder visitar *Santa Claus Village* por la tarde, la residencia oficial de Papa Noel, situado justo sobre la línea del Círculo Polar Ártico. Por supuesto, es una auténtica *turistada*, pero la creíamos necesaria en esta aventura mediática. El problema eran los precios desorbitados de los hoteles disponibles para esa fecha, que con las nieves y el ambiente navideño era plena temporada alta, inasumible para nuestro corto presupuesto. Así que decidimos cambiar de ruta, atravesar el Círculo Polar por otro lugar y avanzar algo más hacia nuestro objetivo. Äkäslompolo fue el fin de trayecto elegido para ese día, a algo más de trescientos cincuenta kilómetros de distancia. Dejaríamos la visita a Papa Noel y su complejo turístico para el retorno, inmortalizándolo en una gloriosa fotografía, todos con nuestras vestimentas rojas, nosotros con nuestro anoraks rojos “de civil”, mientras Santa Claus posaba con el traje oficial de militante navideño.

Finalmente partimos algo tarde, casi a mediodía, con una agradable temperatura de cinco grados y medio bajo cero, bastante suave para la época. Lucía el sol, aunque ya estaba bajo en el horizonte. De

hecho, nunca llegaría a estar excesivamente alto. La sombra de las motos era ya muy alargada. Afortunadamente, las carreteras que nos sacaron de Oulu estaban bastante limpias, a pesar de que los arcenes tenían más de un metro de nieve.

El viaje transcurría sin excesivos incidentes, y las buenas condiciones de la carretera invitaban a reflexionar sobre otros temas que nada tenían que ver con neumáticos, clavos, hielo o deslizamientos indeseados.

—No sé si estamos dando la impresión correcta en las redes sociales —dijo Coco. —Me parece que la gente cree que lo que hacemos es bastante fácil.

Era cierto que nuestra actitud delante de las cámaras y lo que plasmábamos en nuestros blogs -grabábamos un vídeo diario y escribíamos a diario en la web de la aventura- pudiera dar la sensación de que estábamos dando un divertido paseo invernal. La verdad es que a pesar del tono épico que inconscientemente poníamos en algunas ocasiones, daba la sensación que no había mucha dificultad en lo que hacíamos. Con la maduración que da el paso del tiempo, pensándolo en frío -nunca mejor dicho-, la realidad es que estábamos dando una impresión real. Sobre todo si hablamos de dificultad técnica. Cualquiera con dos dedos de frente y algo de experiencia podría conducir sobre el hielo.

Lo que no era nada fácil es soportar la tensión de esas condiciones un kilómetro tras otro, un día tras otro. El esfuerzo mental que eso suponía era infinitamente más grande que el esfuerzo físico o la habilidad, que también eran importantes. La mayor o menor pericia en conducir una moto en circunstancias extremas, en realidad solo aportaba llevar más velocidad y concluir la ruta en menos tiempo. El saber que cualquier ligero error supondría no terminar la expedición era sencillamente agobiante. Pesaba infinitamente más no poder cumplir los objetivos pactados con los patrocinadores -aunque nunca

aseguramos que conseguiríamos llegar a Nordkapp- que el sufrimiento derivado de las condiciones climáticas y el esfuerzo físico consecuente. El pensar que sobre el hielo los pequeños errores se convierten en grandes muy fácilmente era una enorme losa de piedra sobre nuestras cabezas.

Seguíamos avanzando dirección norte por carreteras bastante limpias de nieve, aunque sí muy transitadas. Entre los carriles de una y otra dirección, se acumulaba la nieve y el hielo, ocultando la línea de separación, sin poder saber si se podía o no adelantar. Aunque de hecho, daba igual. A nadie en su sano juicio, excepto que seas finlandés, se le ocurriría adelantar en esas condiciones. Ya comenzábamos a acostumbrarnos a ver cómo la población local asumía sin aparentemente ningún problema los inconvenientes de vivir en esas latitudes en el crudo invierno. Me fascina el hecho de ver cómo el ser humano tiene esa capacidad de adaptación que les posibilitaba vivir seis meses de noche perpetua, con temperaturas inferiores a veinte grados bajo cero, o convivir con el hielo de las carreteras y las aceras como quien convive con las farolas. Bien es cierto que los clavos y los neumáticos de invierno ayudan sobremanera en la conducción, incluso mucho más de lo que puedes imaginarte en un primer momento. Pero en esos primeros días sobre el hielo no me dejaba de parecer cuento menos, asombroso.

Los abetos eran una constante en cuanto salíamos de las ciudades. Nos rodeaban por la derecha y la izquierda, desde hacía ya bastantes días. De vez en cuando, dejaban paso a la blanca y lisa superficie de algún lago helado, pero eso era todo. El resto era una absoluta y blanca monotonía.

—Ahora ya estamos en territorio donde nos puede salir un grupo de renos o algún alce— dijo Coco. —Tendremos que estar atentos.

—Pero, ¿los renos podrían aparecer a estas horas? —preguntó Pablo, apreciando que ya prácticamente volvía a ser de noche, a pesar de

que apenas era media tarde.

—Pues claro —contesté. —Te pueden salir tanto de día como de noche.

Los renos era uno de los temas que más nos preocupaban. Afortunadamente aún rodábamos sobre asfalto, pero sabíamos que duraría poco, si seguíamos hacia el norte. Rodando sobre el hielo, lo que menos me apetecía es tener que pegar un frenazo o un cambio brusco de dirección porque a un grupo de renos le había apetecido salir de entre los abetos en plena noche. Y nosotros solíamos rodar demasiadas horas de noche. De hecho, con las pocas horas de luz diarias, era inevitable no hacerlo.

Pero sin duda al animal que más debe temer el conductor que transita Laponia, ya sea en verano o invierno, es el alce. En estas latitudes existen señales de peligro diferentes para el reno y para el alce. El reno es predecible, como un rebaño de ovejas. El alce es completamente imprevisible: puede ir galopando en una dirección y bruscamente dar la vuelta y volver por donde venía. Como las cabras. Pero del tamaño de un caballo.

En ese viaje ya de retorno, tuvimos ocasión de cruzarnos con un alce. Sin saber cuál era aún el motivo, todos los coches que nos precedían pararon al instante. Hasta que vimos un alce trotar a unos diez metros a la derecha de la carretera. Pero allí todo el mundo conoce que esa distancia era a todas luces escasa para estar a salvo. Un simple e imprevisto quiebro y el alce te destrozaba el coche. Y no digo nada si vas en moto. De hecho, ese alce cruzó finalmente la carretera sin excesivo peligro, y todo gracias a que los vehículos de ambos sentidos estábamos ya parados.

Bosques y más bosques. Lagos y más lagos. Cualquier momento del día tenía una belleza exótica y desconocida para nosotros. Pero tanta monotonía, por muy bella que fuera acaba cansando. Había

desaparecido la sorpresa. Cuando día tras día te encuentras rodeado de parajes extraordinarios, ya sea en el entorno blanco de la Escandinavia invernal o en los rojizos imposibles de las dunas del desierto del Namib, esa espectacularidad pierde intensidad. Tus retinas se acostumbran y tu cerebro se acomoda. A duras penas nos sorprendió algún cementerio cubierto de nieve, como tapado por un sudario blanco, que logró captar mi atención. Nos distraíamos grabando todos esos paisajes para los vídeos diarios que colgaríamos esa misma noche. Ese era otro calvario que nos impedía descansar convenientemente, ya que tras bastantes horas de conducción en condiciones extremas tocaban otro par para editar fotos, vídeos y escribir el blog diario. Eran cosas del patrocinio a la que yo ya estaba afortunadamente acostumbrado, ya que suele ser mi rutina diaria cada vez que realizo una ruta. Pero no por ello dejaba de ser tremendamente extenuante.

Mientras grabábamos ese entorno blanco, intenté amenizarlo con alguna locución ingeniosa:
—Estamos a la espera de encontrarnos algún tipo de animal en la carretera —dije. —Renos, alces, elefante, mamut,

Carretera finlandesa un día cualquiera de invierno.

jirafa, oso polar, oso panda,... mantis religiosa— mencioné en un tono serio, como de documental de La 2. Quería darle un toque de humor absurdo al tema, para captar la atención de los supuestos seguidores

de la aventura. Estábamos en un momento de la expedición donde ya pasaban cosa interesantes, pero no encontrábamos aún el tono épico que había planificado reflejar en nuestros reportajes.
—Kukkolankoski —dijo Coco leyendo el cartel de desvío que acabábamos de pasar. Él se divertía intentando pronunciar a la primera todos los nombres de pueblos de nuestra ruta, cosa que a veces era extremadamente complicada. Para mí era prácticamente imposible leerlos correctamente cuando se juntaban dos o más en el mismo cartel. Pero Coco lo hacía con bastante soltura. Obviamente no podía dejar que me ganara en algo -así somos los hombres-, por lo que estuve la totalidad de nuestro paso por Finlandia practicando en voz baja cada vez que se acercaba un cartel. Pero ni aún así pude. Y eso que me las doy de leer bastante rápido, pero en general cosas comprensibles y con sentido, no como los nombres de las poblaciones finlandesas. ¡Ríete de las estanterías de IKEA!

Las carreteras se encontraban mucho más cubiertas de nieve a su paso por las poblaciones, supongo que debido a la menor velocidad de circulación, que dificultaba la conveniente limpieza. Excepto en algunos puntos más complicados, seguíamos teniendo los dos pequeños carriles de las roderas que dejaban los coches, pero a veces nos tocaba enfrentábamos al puro hielo eso sí, a poca velocidad. Entrando en uno de esos pueblos, prácticamente en caravana, nos encontramos con la primera dificultad seria del viaje. Una calle ligeramente empinada que salía de la derecha había dejado una voluminosa cuña de hielo en nuestra carretera, que debíamos atravesar sí o sí. Coco iba delante. Lo cierto es que las consecuencias de atravesarla con la moto, debido a la inclinación del hielo, eran imprevisibles. Frenó bruscamente. Bueno, todo lo bruscamente que se atrevió dadas las circunstancias. Se quedó parado a escasos dos palmos del obstáculo.

—¡Ojo, paramos! —exclamé. Coco no nos había podido avisar, ya que ese día tenía problemas con su intercomunicador. Nos oía, pero no podía decirnos nada. Noté cómo el Jeep de Pablo se apresuró a

frenar súbitamente, quedando a pocos centímetros de nosotros.

—¡Joder! ¡De poco me dan por detrás! —gritó Pablo. —¡No podéis parar así en medio de una carretera!

Afortunadamente quedó solo en un susto, pero posiblemente fuera el momento de más peligro que habíamos vivido desde el inicio de nuestra aventura. Un simple frenazo, de los que podemos dar día sí y día también en España, se convertía en una auténtica amenaza cuando añadimos algo de hielo y camiones cargados hasta los topes que se acercan por tu espalda. Porque la vida sigue transcurriendo en Laponia a pesar del hielo. Coches, furgonetas y camiones siguen transportando gente y mercancías en cualquier época del año. En esas latitudes donde aún era frecuente atravesar poblaciones cada pocas decenas de kilómetros, el tráfico por las carreteras no difería mucho de lo que podemos ver en España cualquier día.

Después del susto y ya atravesado el pequeño obstáculo sin grandes dificultades, seguimos avanzando, pero ya algo más despacio. Tardamos más de ocho horas en recorrer los trescientos sesenta kilómetros de la ruta de ese día, que podríamos habernos ventilado tranquilamente en cuatro horas en situaciones normales.

—Acabamos de pasar un cartel que indica que entramos en la Ruta de las Auroras Boreales —dije.

—Pues espera que comienzo a grabar y lo comentas para la cámara —dijo Pablo.

—No, ahora no puedo —contesté. —Se me está empañando la visera y estoy intentando respirar lo mínimo posible. Como comience a hablar tendré que parar a limpiarla—. Sabía que era primordial grabar cuantos más detalles mejor, pero en ese momento estaba bastante agobiado manteniendo mi ritmo respiratorio muy por debajo de mis necesidades, lo que me provocaba un fuerte stress. De hecho me di

cuenta que cuanto menos intentas respirar, más necesidad tienes de hacerlo.

Los carriles limpios de hielo iban siendo cada vez más y más estrechos. Ya no tenían más de treinta centímetros. Habíamos ya adoptado definitivamente la típica postura de los pies colgando a ambos lados de la moto. Nos servía para relajar las piernas, así como de apoyo en caso de problemas de estabilidad y de efecto pértiga de funambulista, como le llamaba Coco, para mantener el equilibrio más fácilmente.

Eran las dos y media de la tarde, hora de comer. Bueno, hora de comer en España, porque los finlandeses seguro que hacía varias horas que ya habían comido. Sorprendentemente, en zonas alejadas del turismo -y para el mes de febrero prácticamente todo el país era una zona alejada del turismo- podías entrar a cualquier hora en cualquier restaurante y acababan poniéndote un buen plato de comida sin problemas.

Encontramos un restaurante con buena pinta, y decidimos aparcar en el parking adyacente. Para ello había que subir un bordillo que estaba completamente helado, con el consecuente meneo de la Triumph que casi me cuesta una caída y un resentimiento de mi esguince de tobillo. Tenía los pies helados y estaba deseando parar a comer. No porque tuviera hambre, sino por el simple hecho de calentarme y descansar unos instantes. Una vez dentro del restaurante comprobé que se me había desconectado uno de los calcetines calefactados. El confort disminuye drásticamente sin esas ayudas para combatir el frío, así que no me quedó más remedio que luchar contra todas las capas de ropa que llevaba puestas hasta localizar el cable desconectado en una de mis pantorrillas. Eso suponía quitarse las botas, intentar bajarse los pantalones y localizar al tacto el cable para volverlo a conectar. Estuve casi veinte minutos en el baño para hacer esa sencilla operación.

—Aquí tienen, estofado de reno —anunció el camarero.

—¡Estoy deseando probarlo! —dijo Pablo.

Coco se había pedido una especie de carne empanada, pero yo, a pesar de haberlo probado ya en mi anterior visita a Cabo Norte, no pude dejar de pedir reno nuevamente. Mientras empezábamos a deleitarnos con el plato típico -en Escandinavia el reno es una res doméstica, como podría ser la ternera en España-, que no deja de ser una carne poco sabrosa y algo dura, Pablo puso la cámara a grabar.

—Pues me parecía estar haciendo de nuevo el examen de conducir durante ciento ochenta kilómetros —dije, haciendo referencia a nuestra conducción por el carril sin hielo, que en esos momentos tenía una anchura similar al del examen de motocicleta.

—¡He estado toda la mañana pensando en lo mismo! —dijo Coco.

Intenté llevar una conversación animada mientras duraba la grabación, pero me resultaba difícil. Estaba agobiado, y no podía disimularlo mucho. Medio en broma medio en serio lo dejaba entrever durante la grabación.

—¿Por qué me enfocas a mí?¿No ves que estoy cabreado? ¡Mira qué cabreado que estoy! —decía, mientras que hacía una mueca con cara de enfado directamente a la cámara.

Sonaba a guasa, pero mi disgusto era cierto. Me fastidiaba ir siempre pendientes del reloj. En un par de horas se haría de noche, y a buen seguro que nos pillaría a bastantes kilómetros de nuestro destino. En lugar de parar en Rovaniemi para ver a Papá Noel deberíamos seguir más allá y hacer unos cuantos cientos de kilómetros más sobre el hielo y bajo la oscura noche. De ahí venía mi cabreo. Además, el "carril seguro" sin hielo se estaba estrechando cada vez más y dentro de poco llegaría la hora de la verdad donde nos tendríamos que enfrentar al hielo puro. Y estaba seguro de que para eso faltaban

únicamente escasas horas. Esa misma noche. Y a oscuras.

—Hoy llegaremos hasta Äkäslompolo —dijo Coco. —¡Y lo mejor es que mañana descansaremos!

Así era. Para compensar la kilometrada de esa jornada, al día siguiente nos quedaríamos descansando en la especie de *resort* donde habíamos hecho la reserva. Teníamos una habitación forrada en madera y con sauna privada a muy buen precio. Había que aprovecharlo y retomar fuerzas.

Una vez con la cámara apagada, comenzó una conversación que teníamos pendiente desde hacía un buen rato: el asunto de la parada de emergencia en la lengua de hielo. En un primer momento me parecía lógico discutirlo fuera de cámara, pero ahora, a toro pasado, creo que hubiera sido mucho más acertado grabarlo. De hecho, estábamos en un viaje mediático, y deberíamos haber reflejado en nuestras crónicas y vídeos no solo lo bueno, sino también lo malo del viaje. Pero durante gran parte de la aventura imaginé plasmar en los vídeos una expedición idílica, sin discusiones, con problemas pero con mucha épica resolviéndolos en equipo. Pero en general, los problemas a veces necesitan discusiones para ser resueltos.

—No deberías haber parado ahí, Coco —dijo Pablo. —Nos has puesto en peligro. ¡Los coches que venían detrás casi me embisten!

—Estás equivocado, Pablo. Yo soy el que va en la moto y el que decide si tengo o no que parar delante de un obstáculo —contestó Coco.

—Deberías haber acelerado. Eran pocos centímetros. Esas cosas se pasan acelerando —dijo Pablo.

—¡Tú qué sabrás, si vas en coche! Las sensaciones las tenemos nosotros, que estamos encima de la moto —dijo Coco mientras

buscaba mi apoyo con la mirada.

—Es cierto, Pablo —dije. —No puedes ponerte en nuestra piel. Si Coco no lo veía nada claro, lo que debe hacer es parar y evaluar mejor el problema. No puedes pedirle que pase por encima de esa cuña de hielo si él no está seguro de qué va a pasarle.

—Además, había pendiente y la cuña de hielo estaba inclinada. No sabía si me podía llegar a caer —dijo Coco.

La conversación se estaba tensando por momentos. Cada uno tenía sus razones, y nadie daba su brazo a torcer. El tono de voz era cada vez más alto, pero me daba la impresión de que la conversación estaba siendo bastante constructiva, en el sentido de que nos escuchábamos e intentábamos comprender las otras posturas. Aunque en realidad, nadie cedía.

—Lo que yo no puedo hacer es quedarme parado en medio de una carretera helada, cuando los vehículos que vienen detrás no saben qué pasa —dijo Pablo. —¿Y si llega a venir un camión a todo trapo?

—Pablo, en realidad esa es una de tus funciones con el Jeep —dije. —Protegernos de los coches que vienen por detrás. Es mucho mejor que te embistan a ti, que a alguno de nosotros.

Sabía que era una frase que podía llegar a doler. Oír que tu misión más importante de la expedición sea hacer de barrera para que no embistan a un par de tarados que van en moto sobre el hielo, seguro que no es plato de buen gusto. A pesar de que siempre consideramos que la expedición la formábamos los tres por igual, no debe ser agradable que te digan a la cara que estás ahí prácticamente como barrera humana y que los que verdaderamente importábamos éramos los de las motos. En un primer momento la idea de llevar un coche de apoyo era fundamentalmente para protegernos de la intemperie si teníamos algún problema importante -y mientras planeamos la

expedición siempre pensamos que habría problemas importantes casi a diario- mientras esperábamos que llegara la asistencia, si fuera necesario. Lo que no esperábamos es que la vida en el polo transcurría prácticamente invariable en invierno, y las carreteras estaban tan transitadas que en pocos segundos podríamos encontrar ayuda. De hecho, a día de hoy considero que el coche de apoyo para la expedición que montamos era perfectamente prescindible. Y a esas alturas del viaje ya lo sabíamos, por lo que la misión de Pablo se limitaba a cargar con el equipaje del equipo, hacernos de chófer por las noches para llegar a los restaurantes, ejercer de escudo humano frente a los camiones que nos alcanzaban desde detrás, y por supuesto realizar las grabaciones. Aún no sabíamos de las espectaculares imágenes que nos filmaría días después y que ahora, sin ningún género de duda, considero la misión más importante que realizó el coche de apoyo y Pablo durante la expedición.

—¡Pero lo que no puede hacer Coco es pararse en medio de la carretera sin que nos pueda avisar! —siguió contraatacando Pablo. El micrófono de Coco dejaba de funcionar cuando la humedad del ambiente aumentaba.

Como suele pasar cuando crees tener casi todo controlado, los desastres suelen pasar cuando el destino encuentra un hueco en varios niveles que has descuidado durante la planificación. Como los agujeros en las lonchas de un queso de Gruyere. Y se juntaron dos problemas que por ellos solos no hubieran supuesto ningún inconveniente, Por un lado la lengua de hielo en la carretera, y por otro, el fallo en el intercomunicador de coco que le impidió avisarnos.

—Ahí tienes razón —dije. —Deberíamos arreglar el dichoso intercomunicador de Coco. Aunque no sé cómo.

— Podemos solucionarlo de otra manera —dijo Pablo. — Cuando a Coco le falle el intercomunicador, que no vaya delante. Así serías tú el que se encontraría los problemas y podrías avisarnos— concluyó

mirándome a mi. Me parecía una buena idea.

La rutina había establecido que cada día nos intercambiábamos las motos, y la que llevaba el GPS -hasta Estonia no instalamos el segundo GPS- iba primero. Y así lo veníamos haciendo desde España. Así cada día era uno de nosotros el que abría camino y se encontraba primero con las dificultades. Pero quizá era buena idea variar ligeramente el protocolo ante situaciones así.

—Pero lo que no puedes pretender es que atravesemos zonas peligrosas sin un mínimo control —insistía Coco. —Piensa que nos patrocina una empresa de seguros —zanjó la conversación.

Eran poco más de las cuatro de la tarde, la claridad ya iba remitiendo visiblemente, y aún estábamos poniéndonos las chaquetas para salir al exterior. Había sido el primer momento de tensión entre nosotros en lo que llevábamos de viaje. Y estaba seguro que no sería el único. Las dificultades acababan de empezar, y eran el mejor caldo de cultivo para que surjan discusiones. Dudaba que siempre pudiéramos llegar a encarrilarlas de una manera positiva.

Todos teníamos la suficiente edad y madurez como para saber que hablando se solucionan las cosas, y que no debíamos permitir que se enquistaran rencores entre nosotros. Eso a la larga siempre explota como una bomba de relojería. Y de momento, aunque a veces fuera envuelto en bromas, no nos habíamos callado nada. Era una buena política.

Pablo seguía enojado cuando entró en el coche. No es de las personas que se calmen y olviden los temas. Tiene sangre caliente, y eso podía ser beneficioso en algunos momentos, pero sin duda era perjudicial en otros. Cogió la cámara, y mientras nos seguía, hizo un largo monólogo frente a ella.

—No estoy de acuerdo con que Coco debía frenar —dijo. —Esas

cosas se pasan dando gas, con dos cojones. A mí casi me embisten por detrás y no podía hacer nada. ¡Que aumente la distancia de seguridad, me dicen! ¿Pero no ven que si la aumento los coches me adelantan a mi pero no a ellos? ¡Los estaría desprotegiendo! —insistía. —Y encima, mucho darme la razón, ¡pero ahora sigue Coco delante, y sin poder comunicarnos con él!

El enfado de Pablo era razonable en cierto modo. Entiendo que pudiera sufrir cierta impotencia cuando alguno de nosotros hacía algo inesperado. Estábamos todos, Pablo incluido, conduciendo en unas condiciones extrañas que no controlábamos. Cualquier imprevisto era potencialmente peligroso. Una frenada inesperada te ponía en un aprieto tanto a ti como a los compañeros que llevabas detrás. Pero Pablo debía comprender que el objetivo principal de la expedición era llevar dos motos a ver auroras boreales. Eran las auténticas protagonistas y a pesar de haberlo integrado como un miembro más de pleno derecho, debía asumir su papel de escudero. Obviamente estaba de acuerdo en escuchar sus razonamientos, faltaría más. Pero también tenía claro que la opinión que ha de prevalecer es la de los que nos jugábamos la vida sobre la moto. Y así lo resolvimos entre los tres en la sobremesa de ese restaurante: las decisiones las tomábamos entre todos, pero la última palabra la teníamos Coco y yo.

Por suerte, a cada momento de tensión le iba correspondiendo su momento de euforia. Es de primero de *karma*, pero al parecer funciona. Porque estábamos a punto de atravesar el Círculo Polar Ártico. En lugar de hacerlo en Rovaniemi, como teníamos previsto hacerlo en un primer momento, lo hicimos más al oeste, en Pello, casi tocando la frontera con Suecia. A nuestra derecha se abría una gran explanada -nevada, por supuesto- donde un cartel indicador y una sencilla tienda de souvenirs indicaban el lugar exacto. Era solo cruzar una línea imaginaria que no aparece ni en todos los mapas. Atravesar los 66º 33' 46" de latitud norte marcaban uno de los hitos del viaje. El cartel de *Napapijri* -que al contrario de lo que uno piensa inicialmente no es una población concreta, sino que significa en finlandés “Círculo

Polar Ártico" y está presente en todos los cruces de cualquier carretera con la famosa línea imaginaria astronómica.

—¡Hemos cumplido uno de nuestros objetivos —dijo Coco a la cámara. —Atravesar el Círculo Polar Ártico, en invierno, y viniendo en moto desde España. Ahora solo falta ver una aurora boreal, llegar a Cabo Norte, y regresar a casa sanos y salvos.

Era cierto que el círculo polar era una de nuestras misiones. Puede parecer poca cosa, teniendo en cuenta que Cabo Norte era un objetivo sin duda de mayor envergadura. Pero para ser honestos la incertidumbre de saber si seríamos o no capaces de llegar hasta Nordkapp hizo plantearnos objetivos secundarios más asequibles.

—De aquí hacia el sur, hay días con sus días y con sus noches —dije asumiendo el protagonismo de la grabación. —De aquí hacia el norte, hay días que solo son días y noches que solo son noches.

Era una frase casi tan estudiada como la de Neil Armstrong en la luna. Posiblemente no tenía la misma fuerza y no pasará a los anales de la historia. Pero resumía lo que era para mi atravesar esa línea imaginaria. Siempre me impresionaron las líneas geográficas imaginarias que salen en los mapas. El Ecuador, el Meridiano de Greenwich, los Trópicos de Cáncer y Capricornio... y por supuesto, el Círculo Polar Ártico. Así que no podía dejar de comentarlo frente a la cámara. Astronómicamente hablando es la línea donde comienzan las noches y los días perpetuos -en invierno y en verano respectivamente- debido a la inclinación del eje terrestre: por debajo del Círculo Polar Ártico el sol siempre sale y se pone todos los días del año. Pero al norte de este lugar, puede que esa sencilla regla no se cumpla a diario. Cuanto más al norte de esa línea, más días y noches perpetuas tendremos.

Pero sin duda más que un lugar geográfico o astronómico, el Círculo Polar es la frontera que marca la tierra de ilusiones y sueños.

Nuestros sueños más escondidos y oscuros. Los más peligrosos y misteriosos, que por el contrario son los que más satisfacciones te proporcionan al cumplirlos. Y estábamos a punto de cruzar esa frontera hacia lo desconocido.

Lo mejor de todo es que el hecho de atravesar ese círculo polar había relajado todas las tensiones que habían surgido en la expedición solo unas horas antes. Comenzábamos a ver que el esfuerzo -aunque sabíamos que lo peor estaba por llegar- estaba dando sus frutos. Sabíamos de antemano que en una empresa de esta envergadura aparecerían roces. Pero la verdad es que de momento los estábamos superado con diálogo y con logros. ¡Habíamos llegado al Círculo Polar Ártico en invierno! Por mi parte, haría el esfuerzo de no olvidarlo cuando aparecieran nuevas dificultades de convivencia.

Pero aún nos quedaba un largo camino hasta Äkäslompolo, y ya comenzaba a oscurecer. Así que volvimos a montarnos en las motos y seguimos ruta. Los paisajes no habían variados en OBJ

Cruzando el Círculo Polar Ártico en Pello.

los últimos días, siempre acompañados por los bosques de abetos blanqueados por la nieve. La penumbra y nuestras luces creaban imágenes fantasmagóricas a nuestro lado, con las sombras de cientos de troncos bailando a nuestro paso. El cielo, completamente plomizo, parecía que se iba a romper en cualquier instante. Las curvas

sinuosas nos hacían estar alerta, intentando en cada momento seguir el carril limpio de hielo cada vez más estrecho.

De repente, la moto de Coco volvió a pararse. La Explorer volvía a dar la lata. Paramos en el arcén, esta vez en una enorme recta con visibilidad. De la misma manera que un par de días atrás, la moto volvió a arrancar tras pararla completamente y esperar unos instantes. La luz de fallo de motor volvió a quedar encendida. Mientras Coco volvía a arrancarla, Pablo dirigía el tráfico fuera del Jeep. Yo, tranquilo -esta vez sí- esperé montado en la la 800 con los guantes calefactados resguardándome del frío.

Una vez reemprendida la marcha y ya con la noche abrazándonos completamente, la carretera comenzó a ofrecernos unas subidas y bajadas suaves, siempre rodeados de abetos, como suele ser habitual en la parte más septentrional de Finlandia. Nos quedaban algo menos de cien kilómetros, y yo de tanto en tanto levantaba la vista de la carretera mirando al cielo. Había previsión de auroras con un índice de 3 sobre 7. Era la mayor probabilidad que habíamos tenido hasta la fecha. Pero el cielo completamente encapotado imposibilitaba cualquier atisbo de poder contemplarlas. De hecho, conseguir dos objetivos del viaje el mismo día ya hubiera sido demasiado.

Era un respiro comprobar que las entradas de las pocas poblaciones que cruzábamos tenían las farolas encendidas, lo que se agradecía sobremanera para tener más visibles las trampas de hielo que solían acumularse en las ciudades. Una vez pasado el pueblo, la oscuridad volvía a reinar, y debíamos hacer uso de nuestros faros suplementarios para mirar, aunque solo sea por el rabillo del ojo, los márgenes de la carretera en busca de algún reno descarriado que pudiera interponerse en nuestro camino. El carril seco de las carreteras ya era un simple esbozo en el camino. La moto se movía mucho si te salías de él, cosa que a veces -cada vez con más frecuencia- era inevitable. La concentración era máxima y las conversaciones se habían reducido al mínimo imprescindible. La

tensión en la conducción había crecido exponencialmente los últimos días.

Circulábamos a baja velocidad, unos sesenta kilómetros por hora, generando caravanas de proporciones considerables. Coco seguía abriendo la marcha, a pesar de que las comunicaciones con él no se habían solucionado. Yo me fui quedando cada vez más retrasado, no sé si por la tensión acumulada o por una prudencia más acusada. Lo cierto es que el hueco que dejé entre mi moto y la de Coco lo aprovechaban los coches y los camiones que nos acababan adelantando. Era una situación peligrosa, porque la consigna en estos casos, y más de noche, era de mantenernos unidos los tres.

—Trescientos metros y giramos a la derecha —dije. Estábamos llegando al desvío de Äkäslompolo. Desde allí al hotel faltarían únicamente unos treinta y cinco kilómetros.

—De acuerdo, de acuerdo —dijo Pablo con su graciosa manía de repetir las cosas dos veces cuando hablaba por el intercomunicador. —Tened cuidado, que seguro que la carretera secundaria estará en muchas peores condiciones—. Estaba completamente en lo cierto.

Nos encontramos por primera vez en el viaje con una carretera completamente cubierta de hielo. No había ni una rodera que seguir. Únicamente una capa perfecta, infinita y peligrosa de hielo. La moto se movía nerviosamente a poco que dieras una punta de gas. Sobre lo de frenar, ni me atreví a probarlo. El ABS en estas circunstancias no servía de mucho, al alargar la frenada de manera desproporcionada a nuestras necesidades. Aún así, lo llevábamos conectado. Pero sabíamos que teníamos que hacer uso sobre todo del freno trasero y del freno motor. La Explorer 1200 tenía control de tracción, pero hacía días que lo habíamos desconectado, ya que impedía incluso el arranque normal de la moto desde parado. El marcador de la moto no pasó de treinta kilómetros hora durante todo lo que faltaba de día. Seis grados bajo cero y comencé a sudar bajo el casco.

Los neumáticos con clavos no derrapaban si circulabas con una minúscula punta de gas, haciendo de equilibrista y actuando siempre con la mayor suavidad posible. En mi memoria aparecían los vídeos de motos derrapando por el hielo que había visionado una y mil veces preparando la aventura. En cierta manera antes de salir pensábamos que podríamos conducir de esa manera sobre el hielo. Ahora que me encontraba por primera vez en el lugar idóneo para probarlo, me sentía incapaz de girar más de unos milímetros el puño del acelerador. Una cosa es verlo en un vídeo y otra muy diferente es sentir el frío y duro asfalto helado a pocos centímetros de tus huesos.

Cerca de las ocho de la noche llegamos a Äkäslompolo. Lejos de ser un lugar solitario y oscuro, había vida en las calles. Varios hoteles y resorts se repartían a ambos lados de la calle, que además del hielo presentaba una ligera capa de nieve que nos proporcionó unas mejores sensaciones: los tacos de nuestros Metzeler Karoo al fin tenían algo a lo que agarrarse.

—¡Mira! ¡Nos están aplaudiendo! —dijo Coco girando la cabeza hacia un grupo de jóvenes que nos jaleaba a nuestro paso.

—Es que no debe ser muy frecuente por aquí ver cómo alguien llega en moto en esta época— dije.

Finalmente llegamos a la puerta de nuestro hotel y apagamos las motos. Nuestras caras denotaban cansancio, y no pudimos dejar de abrazarnos y comentar nuestras experiencias incluso antes de quitarnos los cascos.

—Bueno, para esto habíamos venido —dijo Coco.

—Sí, es verdad —contesté. —Al menos ya sabemos a qué nos enfrentamos. Lo peor es el rayado del hielo, eso no me lo esperaba.

En las carreteras donde el hielo permanecería todo el invierno, se rayaba su superficie con las máquinas quitanieves. Eso hacía que las marcas longitudinales al sentido de la marcha, separadas pocos centímetros entre sí, proporcionaran un agarre extra a los coches. Pero en las motos eso era un auténtico suplicio, haciendo que se bambolearan hacia los lados constantemente dando una sensación de inestabilidad muy incómoda que impedía darse cuenta de cuándo la moto estaba realmente deslizando sobre el hielo.

—Es verdad. Por la esta carretera que no estaba rayada y que tenía algo de nieve íbamos mucho mejor —contestó.

Estaba agotado, cansado y dolorido. Mientras me quitaba el casco recordé mi incipiente resfriado y mis décimas de fiebre de por la mañana. No había reparado en mi estado de salud prácticamente en todo el día.

—¡Mañana podríamos alquilar unas motos de nieve! —dijo Coco al ver un anuncio y ocho o diez motos aparcadas frente a una cabaña al otro lado de la calle. Debía estar flipado. Yo solo quería meterme en la cama. Pero aún debíamos realizar nuestra tarea de escribir las crónicas diarias, editar las fotos y los vídeos. Un auténtico coñazo, pero lo que estábamos haciendo nos parecía tan grandioso y exótico que no podíamos dejar de contarlo. “Sí, esta historia merecía ser contada”, me repetía muchas noches cuando a pesar de desear meterme en la cama aún me esperaban algunas horas de edición de fotos y de escritura. Y el que opinara lo contrario, es que o no vivió lo que vivimos nosotros o se pone el listón aventurero demasiado alto.

Después de la ducha bajamos al comedor del resort. Era enorme, preparado para cientos de huéspedes. Ya eran algo más de las nueve de la noche y obviamente estábamos solos. El horario español es francamente incompatible con las costumbres escandinavas.

—¿Vosotros sois los que habéis llegado en moto? —preguntó el

camarero.

—Sí, son las que están aparcadas en la entrada —contestó Coco.

—¡Qué curioso! Os vi esta mañana en una foto en el periódico local y ahora estáis aquí —dijo.

¿Nosotros en un periódico local? No nos lo podíamos creer. Interrogamos exhaustivamente al camarero para conocer todos los detalles. Al parecer, alguien nos había hecho una foto en una gasolinera y había trascendido a noticia de primer orden en una Laponia donde difícilmente alguna vez pasa algo destacable. Por supuesto le rogamos que buscara el periódico en cuestión.

—Intentaré buscarlo y os lo enseño mañana en el desayuno —dijo. Desgraciadamente para nosotros y nuestro ego, nunca lo encontró.

La habitación, con sauna incluida, era acogedora y sería nuestro hogar durante un par de noches. A la mañana siguiente Pablo y Coco alquilarían sendas motos de nieve para hacer una excursión por los alrededores mientras yo me quedaba en el hotel para escribir los artículos prometidos para la revista *Solo Moto* y aprovechar la sauna para hacer la colada y que estuviera seca para el día siguiente. El descanso me iría bien para acabar de curarme del resfriado, y además no estaba dispuesto a tener más agujetas de las que ya sentía por unos cuantos kilómetros en moto de nieve. No sabía cuándo ni como, pero seguro que habría más momentos en mi vida donde podría tener esa experiencia. Ese día no me apetecía nada. Solo quería reponer fuerzas tanto físicas como mentales para afrontar las siguientes etapas. Era importante desconectar de la expedición, aunque solo fueran unas horas. Particularmente necesitaba un poco de soledad, y pude disfrutarla mientras Coco y Pablo jugaban con las motos de nieve. Me estaba dando cuenta de que la convivencia estaba siendo una de las cosas más duras del viaje.

El saber que no me tenía que enfundar en mil capas térmicas ni sufriría del agobio de una posible caída sobre el hielo, me hacía sentir relajado esa mañana. Era el primer descanso del viaje, y quizá aún acumulábamos la tensión del apremio de los primeros días. Lo que no sospechábamos era que el siguiente parón en la ruta sobrevendría tan cerca, y no precisamente por gusto.

El día de descanso nos sentó bien a todos. Pablo y Coco habían disfrutado de lo lindo con las motos de nieve -y no voy a negar que me dieron algo de envidia mientras me contaban sus aventuras- y yo había podido disfrutar de mi añorada soledad y avanzar en los artículos para la revista.

Esa noche salimos a cenar a uno de los pocos locales donde se podía hacer en Äkäslompolo, que a pesar de ser un centro vacacional tanto en invierno como en verano, estaba rebosante de hoteles pero no de otros lugares donde poder comer o beber algo. Curiosamente el pequeño bar-restaurante era la sede del motoclub local, aunque no había ninguna moto en la puerta por razones obvias. Lo supimos por la profusión de banderolas, fotos y trofeos que exhibían en diferentes zonas de su interior. El chiringuito estaba prácticamente repleto, pero pudimos encontrar una mesa esquivando al personal con nuestros llamativos anoraks rojos llenos de patrocinadores. La gente nos miraba con curiosidad. Y, ¿qué queréis que os diga? Era una sensación que me gustaba.

La aventura está estrechamente relacionada con el ego. No es una condición indispensable, pero difícilmente se pueden separar. El hecho de compartir las hazañas en parte es demostrar lo que se puede llegar a realizar. *Y lo he hecho yo*, y no el resto del mundo. Es como una especie de puñetazos en el pecho que asociamos con los gorilas macho-alfa. Claro que hay gente que realiza acciones insólitas por el placer de hacerlas, incluso sin dar conocimiento de ellas al resto del mundo. Pero ahí también hay ego. El ego de demostrarse a sí

mismo que lo ha conseguido, que es mejor que nadie. Así que que todo el mundo nos mirara al entrar en ese bar repleto de gente y que nos asociaran con las motos que estaban aparcadas en la entrada de nuestro hotel era un subidón. Y más sabiendo que la mayoría de ellos -gracias a la foto del periódico local- sabían lo que estábamos haciendo.

—¿Vosotros sois los que llegasteis ayer en unas Triumph? —nos preguntó el camarero, inflando más si cabe mi orgullo.
—Sí— contestó Coco. —Hemos venido desde España.

—Os vi en el periódico —dijo el camarero. Todo el mundo hablaba del dichoso periódico pero nadie nos lo pudo enseñar. —¡Estáis completamente locos!

Lo cierto es que me asombraba la reacción de los escandinavos ante nuestra aventura, más viniendo de moteros como los de ese motoclub. Nunca imaginé antes de salir que en estos países nadie sacara su moto en invierno aunque fuera para dar una pequeña vuelta. Nunca vimos ni una sola moto en las carreteras escandinavas. Ni una sola vez. Claro que después de sufrir en nuestras propias carnes la rotundidad del clima y las dificultades del hielo, lo entendí perfectamente. Allí son más de utilizar la moto de nieve en fin de semana. Hasta tienen caminos específicos y señalizados, muchas veces paralelos a la carretera.

Después de una buena hamburguesa y de algunas cervezas, nos fuimos a nuestro hotel a descansar paseando alegremente por las desiertas calles de la ciudad. Estábamos eufóricos y no precisamente por el alcohol. El planificado descanso nos había sentado muy bien.

Por la mañana nos volveríamos a enfrentar al hielo en una etapa épica, mucho más que cualquiera que habíamos sufrido ya. Por la mañana nos adentraríamos en el infierno blanco.

Utiliza tu móvil para escanear el código
y ver las fotos de este capítulo. OBJ

OBF

EL INFIERNO BLANCO

Cuando despiertas y al mirar por la ventana ves un día radiante, la moral te sube un par de puntos. Estés en Marbella o en Äkäslompolo. Aunque en realidad volver a la rutina de la ruta fue mucho más duro tras el día de descanso. Pero debíamos hacerlo. Debíamos volver a hacer la maleta y volver a perder una buena hora en vestirnos de astronauta. Mira que me gustan las rutinas, pero la de vestirme para nuestra cita diaria con el hielo y el frío no acababa de asimilarla. Previamente habíamos bajado a desayunar, aún con los planes del día por decidir, como ya venía siendo costumbre. Y es que nos tomamos el día de descanso al pie de la letra. En general solíamos discutir la ruta del día siguiente durante la cena, decidiendo hasta dónde avanzaríamos en función de la meteorología y de los hoteles disponibles. Pero la noche anterior no llegamos a ninguna conclusión, por lo que nos tocó decidirlo sobre la marcha en el desayuno.

—Lo ideal sería avanzar hasta Kautokeino —dije yo. —Es el punto medio hasta Alta y no son excesivos kilómetros—. Íbamos bien de

tiempo, tras un único día de descanso en todo el viaje y habernos saltado Rovaniemi.

—Yo creo que deberíamos seguir hasta Alta —dijo Pablo. —¡Mirad el buen tiempo que hace hoy! ¡Debemos aprovecharlo!

Lo cierto es que era sorprendente. Desde que salimos de España no habíamos tenido una temperatura por encima de 0ºC al iniciar la ruta cada mañana. El sol lucía en lo alto y la nieve refulgía tras los grandes ventanales del comedor, mientras el termómetro exterior marcaba unos agradables 2ºC positivos.

—No estoy muy de acuerdo contigo porque hasta Alta hay demasiados kilómetros para mi gusto. Pero quizá nos veremos obligados a hacerlos, Pablo —le contesté mientras miraba mi móvil. —No hay ningún hotel disponible en Kautokeino para esta noche.

Encontrar hotel estaba siendo más complicado de lo esperado. Al contrario de lo que pasa en verano, donde Coco y yo teníamos bastante experiencia en la zona y sabíamos que no era mucho problema encontrar alojamiento, en invierno lógicamente había mucha menos oferta, ya que la mayoría de hoteles solamente abrían en época estival. Así que los que encontrábamos o estaban cerrados o tenían precios exorbitados.

—Pues llegaremos hasta Alta —dijo Coco. —Ayer descansamos, así que no debería suponer mucho problema estar unas horas más conduciendo. Además, ¡mirad el buen tiempo que hace!— remarcó mientras señalaba los ventanales. Quedó claro que los tres habíamos reparado en la situación casi anticiclónica -fría, pero anticiclónica- que teníamos, en contraposición del gris de los días previos, y eso nos animaba a recorrer más kilómetros de lo previsto, incluso sabiendo que serían enfrentándonos al hielo.

Así que a pocos minutos para las diez de la mañana, nos

encontrábamos en el parking del hotel a punto de salir para una de las jornadas más épicas de toda la ruta. Las pocas personas que nos encontramos en las soleadas calles de Äkäslompolo nos seguía mirando atónitas mientras avanzábamos por las calles del pueblo.

—¡La gente nos sigue mirando!—observó Coco.

—Está claro que no ven muchas motos en invierno —contesté.

—Es como cuando hace años llegaba un circo al pueblo —dijo Coco.

—Sí, ¡y nosotros somos los payasos! —dije jocosamente.

—Si nosotros somos los payasos, ¿entonces Pablo qué es?

—Jajajaja —reímos todos al unísono. Me alegré. Las risas son siempre una buena señal.

Las carreteras de salida de Äkäslompolo seguían completamente heladas como cuando llegamos, a pesar del soleado día. Esas nieves no retrocederían por un único día de sol y de temperaturas positivas. No podíamos avanzar a más de treinta kilómetros por hora. Trescientos cuarenta kilómetros, a menos de treinta por hora suponían más de once horas de conducción. De todas formas en pocos kilómetros llegaríamos a una carretera de más entidad donde las condiciones del hielo deberían ser algo mejores y así poder aumentar nuestra media de velocidad. Aún así, la carretera secundaria por la que avanzábamos era preciosa. Sinuosa y con pequeñas subidas y bajadas, atravesando los habituales bosques de abetos.

—Llevamos treinta kilómetros. Solo faltan diez veces más —dije. —Es como ir y volver al hotel cinco veces—. Mi experiencia viajera me había enseñado a trocear las grandes rutas en trozos más pequeños y digeribles para que la mente pudiera asimilarlos.

—¿Y para qué vas a volver al hotel, si no te has dejado nada? —dijo Coco.

—Bueno, vete a saber, que últimamente pierdo todo —contesté sonriendo dentro del casco. En realidad, no había perdido nada, solamente que en ocasiones no recordaba dónde lo había dejado. Y cuando tienes espacio limitado y haces y deshaces maleta todos los días, no era de extrañar que un día no encontrara un cargador, o al día siguiente un calcetín.

—Sí, eres un *loser*, que lo pierdes todo —apuntilló Coco. Él se vanagloriaba siempre que podía de no haber perdido jamás ningún objeto en toda su vida.

Unas semanas después, regresando por el lago Inari, a Coco se le cayó el *Spot*, un dispositivo GPS que nos localizaba constantemente y nos permitiría pedir ayuda vía satélite en caso de necesidad. Se le cayó al suelo saliendo de la habitación del hotel. Pablo y yo nos dimos cuenta, lo recogimos sin decirle nada, esperando nuestra particular venganza. Unas horas más tarde, al parar en la cafetería de una gasolinera, preparamos el cebo:

—¡Qué suerte ir contigo de viaje, Coco! Que nunca pierdas nada me da mucha tranquilidad —le dije. —Pero, ¿seguro que es así?¿Ni de pequeñito?

—Que no, que nunca me he olvidado nada en ningún sitio —dijo.

—Pues se te ha olvidado chequear la posición en el *Spot* al salir del hotel —dijo Pablo. —Anda, hazlo ahora.

La cara de desconcierto de Coco buscando el inexistente aparato solo se le borró al ver nuestras intensas y exageradas carcajadas.

Seguíamos avanzando hacia el norte pero extrañamente la

temperatura seguía subiendo. Estábamos a 4ºC y habíamos decidido desenchufar toda la ropa calefactada que llevábamos. Nuestro ritmo era irregular, en función de las condiciones en las que se encontraba el hielo. Intentamos buscar siempre las zonas de la carretera donde no estuviera rayado, avanzando ahora a unos buenos ochenta kilómetros por hora.

OBJ

En plena Laponia finlandesa.

—¿Te acuerdas cuando hace unos meses veíamos por la *webcam* estas carreteras y nos cagábamos de miedo? —dije. Llevábamos más de un año visionando casi a diario algunas cámaras disponibles online para estudiar las condiciones que nos encontraríamos. —Míranos ahora, ¡a ochenta por hora en esas mismas carreteras! —dije.

—Ahora el miedo es diferente —contestó Coco. —Antes era miedo a lo desconocido. Ahora que ya sabemos lo que hay el miedo continúa, pero al menos ya sabes a qué lo tienes.

—Yo os veo muy bien sobre el hielo, a una velocidad adecuada y la moto sin moverse casi nada —puntualizó Pablo.

—La moto se mueve por las rayas del hielo, no por el propio hielo —contestó Coco. —Hemos aprendido que yendo por la zona más blanca del hielo, en lugar de por la rodada, vamos mucho más seguros.

A pesar de avanzar tan bien sobre el hielo, especulábamos sobre qué pasaría al realizar una frenada de emergencia, por ejemplo por un reno que se cruzara.

—Seguramente nos iríamos al suelo —dije.

—Bueno, yo también tendría problemas con el Jeep —contestó Pablo.

—Pero la diferencia es que nosotros solo nos caeríamos y tú lo que harías sería atravesar a Coco —dije.

—Define "atravesar a Coco" —dijo Coco. —No me ha gustado nada ese término.

—Bueno, atravesar a Coco es un poco complicado —dije.

—¡Es más fácil atravesarlo que rodearlo! —dijo Pablo.

El buen humor seguía en el aire. Sin duda el descanso nos había cargado las pilas y cada vez teníamos más confianza en nuestra conducción sobre el hielo. De todas formas éramos conscientes -aunque aún no mucho, a tenor de lo que nos esperaba solo unas horas después- de que lo más peligroso de la expedición estaba por llegar. Además, tenía bien presente que la mayoría de accidentes ocurren en ese espacio de tiempo en el que crees que dominas la situación y tienes un exceso de confianza. Esa falsa seguridad que hace que bajes la guardia al poco tiempo de comenzar a dominar determinadas habilidades. Y precisamente nos encontrábamos en ese punto.

Sobre el mediodía paramos en un chiringuito donde vendían souvenirs lapones y anunciaban chocolate y *donuts* por un euro. Era un lugar que ya conocía Coco de haberse parado en sus anteriores visitas a Cabo Norte con su empresa de viajes en moto.

—¡Te dije que volvería en invierno! —le dijo Coco a la dependienta, una chica rubia de pelo corto que extrañamente lucía una corta minifalda que contrastaba con la climatología reinante. La chica le miró con una mezcla de sorpresa y de alegría al verle. —¡Me debes un *donut*!

—Pero, ¿habéis llegado hasta aquí en moto? ¡No me lo puedo creer! —contestó la chica mientras asomaba la cabeza por la puerta contemplando las dos Triumph aparcadas en el helado parking.

A veces nos preguntan por qué fuimos por esa ruta para llegar a Cabo Norte en invierno. A pesar de ser más largas, hay otras alternativas que no pasan por las pronunciadas pendientes que deberíamos atravesar para llegar a Alta. Ni las que sufriríamos después para salir de ella. Tanto Coco como yo habíamos pasado por ahí en verano, y nos conocíamos la ruta y la carretera. Y a pesar de que conocíamos esos desniveles, no pensábamos que eso debía cambiar nuestros planes. Pero siempre sospeché que la verdadera razón de pasar por ahí eran justamente ese *donut* y ese chocolate caliente que quería cobrarse Coco.

Dimos un garbeo por entre los pasillos repletos de cachivaches de artesanía lapona, y nos calentamos el cuerpo con el chocolate y el *donut*. Nos hicimos unas fotos con la amiga de Coco y seguimos camino. El sol seguía brillando, tamizado a veces por algunas nubes, pero siempre muy bajo en el horizonte a pesar de ser mediodía.

Casi a las dos de la tarde pasamos la frontera hacia Noruega. A pesar de que era una frontera anodina, casi sin vida si exceptuamos a un camionero que había parado y hablaba por el móvil, para nosotros era un hito importante después de tantos días en Finlandia. No solo por cambiar de país, cosa que emociona a cualquier viajero, sino porque era el país de nuestro destino final. El paisaje cambió ligeramente, entrando finalmente en la tundra. Los bosques de abetos comenzaron

a escasear y eran los arbustos y otros árboles menores los que alegraban el paisaje monótono de un blanco que ya aburría. Finlandia nos había dado buenos momentos, pero también una sobresaturación de paisajes idílicos que ya aborrecimos a los pocos días. Atravesar las planicies de la Laponia noruega nos proporcionó unas vistas increíbles, donde las pequeñas cadenas montañosas se iban sucediendo una tras otra hasta fundirse con el horizonte.

Porque sí, el paisaje era realmente espectacular. La carretera avanzaba hacia el norte siempre al lado de un río completamente helado donde se veían huellas de motos de nieve que se iban entrelazando en una caligrafía tan bella como inútil. La ruta de la carretera E45 seguiría fielmente el curso de ese río hasta llegar al mar, precisamente en Alta. Y para ello deberíamos descender de la meseta donde nos encontrábamos hasta el nivel del mar, con unos treinta últimos kilómetros atravesando unas gargantas de pendiente pronunciada, que imaginábamos en invierno tan bonitas como peligrosas.

—¡Cuidado, renos! —grité repentinamente. ¡Renos, renos! —repetí.

En el momento más insospechado -como suelen ocurrir estas cosas- y a la salida de una curva, una manada de tranquilos renos ocupaban la parte derecha de la carretera. Era una de nuestras mayores preocupaciones. Llevábamos días esperando verlos y estábamos preparados para ello... o no. Nadie sabía cómo reaccionarían las motos sobre el hielo a una demanda instantánea de potencia de frenada sobre el hielo. La hipótesis de tener que hacer una frenada de emergencia se iba a hacer realidad en unas décimas de segundo.

—¡Paramos, paramos! —dije. Después de la frenada de Coco de hacía unos días, que desencadenó nuestra primera discusión seria del viaje, debíamos aplicar nuestro protocolo de parada de emergencia a rajatabla, aunque no fuera más allá que anunciar nuestras intenciones al resto de la expedición.

De hecho, no llegamos a parar, sino que tras una suave frenada, pasamos a su lado a muy poca velocidad, tanto para grabarlos como para prevenir un accidente. No dejé de comprobar por el rabillo del ojo si Coco y Pablo habían podido detener también sus vehículos. Pero, ¿qué era eso enorme que nos estaba adelantando en plena curva y con los renos allí en medio?

Los camiones pocas veces frenan sobre el hielo. Supongo que debe ser complicado para ellos hacerlo en esas condiciones. Así que el camión que venía detrás nuestro -que yo ni había visto- decidió adelantarnos por las bravas. Para el bien de mi salud mental quiero pensar que la situación elevada de su cabina le daba una visión privilegiada de las condiciones de la carretera, con su curva y los renos. Pero en realidad la curva a la derecha no ofrecía seguridad alguna al camionero de que no viniera nadie en sentido contrario. Lo cierto es que fue un adelantamiento limpio. Afortunadamente.

Con el costumbrismo hispánico que nos caracterizaba, empezamos a buscar un lugar para comer a eso de las dos y media del mediodía -o ya de la tarde, para los noruegos-. Ciertamente muy tarde. En un pequeño pueblo que se esparcía a nuestra izquierda, pudimos distinguir un cartel que anunciaba un restaurante. Para llegar allí debíamos salvar una pronunciada subida helada. Derrapando ostensiblemente pudimos llegar hasta arriba, aunque en realidad con menos

Hielo rayado y cordones ondulantes de nieve en la carretera.

problemas de lo esperado. El hambre infunde valor.

—Pues creo que está cerrado —dijo Coco.

A pesar de los coches aparcados en su parking, las puertas y ventanas del restaurante estaban completamente tapiadas. Nuestro gozo en un pozo.

—Ya verás la bajada —comenté.

—Ya… —confirmó Coco.

Para bajarla utilizamos la misma estrategia que en el hotel de Tallinn: moto parada, primera marcha engranada y jugar con el freno delantero y soltando embrague. Así teníamos posibilidad de frenar con ambas ruedas manteniendo los dos pies sobre el hielo. La mano derecha actuaba sobre el freno delantero, y soltar embrague se encargaba de frenar la rueda trasera. Poco a poco fuimos progresando adecuadamente. Los clavos ayudaron -y mucho- a tener agarre.

Finalmente tuvimos que comer en una gasolinera cercana. En esas latitudes las gasolineras son el verdadero centro comercial de esos pequeños pueblos: abastecen de carburantes y de otros cientos de

artículos de ferretería. Herramientas, cuerdas, todo tipo de sprays para casi cualquier cosa... y comida. Todas casi sin excepción venden salchichas y refrescos.

—Saboreadlo, chicos. Que tres perritos calientes y tres refrescos nos han costado casi cincuenta euros al cambio —anunció Pablo. —Bienvenidos a Noruega.

Los precios en los países escandinavos son siempre exorbitados para un latino. Hoteles, restaurantes o incluso refrescos pueden suponer un importante descalabro para el[OBJ]

En Noruega, camino de Alta.

bolsillo. Y no te digo nada si pretendes beber alcohol. Finlandia en este sentido es el país más amable, con una diferencia considerable respecto a sus países hermanos. El paso de la frontera supondría irremediablemente un diezmo importante de nuestro poder adquisitivo limitado por el presupuesto de la expedición.

Superados los primeros momentos de sopor tras la comida, seguimos en ruta. Éramos conscientes de que la de ese día era una etapa larga, y no debíamos perder el tiempo. Y donde se perdía más tiempo era en las paradas, mucho más que por ir lentos en marcha. El tacto del hielo había cambiado, pero lo que más nos preocupaba era el viento, que había comenzado a soplar. Nos lo había advertido Mario Picazo en su

whatsapp diario con las previsiones meteorológicas personalizadas: se acercaban unos días de viento, que notaríamos cuando desapareciera la protección de los bosques de abetos finlandeses. Y no era moco de pavo. Entre cincuenta y sesenta kilómetros por hora, con puntas de setenta y cinco. Para circular en moto, suficiente como para plantearte si valía la pena salir a la carretera. Y para hacerlo sobre el hielo, una auténtica locura. Pero ahora estábamos en medio de ninguna parte, y no podíamos hacer otra cosa que continuar.

El aire jugaba con nosotros despiadadamente. Parecía amainar al atravesar zonas más protegidas, a refugio de un montículo o un pequeño bosque, pero soltaba uno de sus zarpazos en cuanto lo superabas. Venía de nuestra izquierda, así que circulábamos pegados a la línea central de la carretera. Ya no nos importaba mucho si esa zona era la que tenía el hielo en mejores condiciones, porque un bandazo nos enviaba rápidamente hasta el arcén.

—Mirad, se acerca un quitanieves —dijo Coco observando un enorme camión que soltaba una visible polvareda blanca en sentido contrario.

—Bueno, seguramente ahora mejorarán las condiciones —dije.

Pero no. Quizá pensaba inocentemente que tras el quitanieves la carretera mostraría su mejor asfalto, pero no fue así. El hielo queda permanentemente en las carreteras. Lo único que hacía el enorme camión era apartar la nieve que el viento había empujado desde los márgenes de la carretera, para que no se acumulara sobre el hielo.

A pesar del peligro, era imposible no mirar cómo el viento formaba alegres remolinos de nieve que danzaban delante nuestro. Y cordones blancos que atravesaban la carretera indicándonos su fuerza y dirección. Fueron unos kilómetros que pasamos en silencio, concentrados e hipnotizados por el baile insinuante de la nieve, con los dientes apretados sujetando fuertemente el manillar.

Comenzó a anochecer, como siempre mucho antes de lo esperado y deseado. Nos quedaban los cuarenta kilómetros más duros. Nos encontrábamos a las puertas del temido desfiladero que precedía a Alta y sus pendientes del ocho por ciento. Nos paramos en un pequeño apartadero para dejar pasar a la colección de vehículos que circulaban pacientemente detrás nuestro desde hacía ya mucho rato. El viento había amainado, ya que estábamos a resguardo entre las escarpadas rocas que nos rodeaban. Pero lo sinuoso de la carretera, que en otras condiciones hubiera extasiado a cualquier motero que se precie, hacía casi imposible que nos adelantaran. Eran casi las cinco de la tarde.

—Ahora viene lo bueno: el descenso —anunció Coco.

—¡Vaya susto te has pegado antes, niño! —dijo Pablo mientras salía del coche dirigiéndose hacia mi, cámara en mano. De cara a los vídeos de la expedición, era bueno comentar alguno de los episodios que Pablo había filmado desde el coche, donde seguramente se nos vería pegar bandazos debido al viento y al hielo.

—Uno no, dos —contesté. —Bueno, susto no ha sido porque estás todo el rato esperando a que te lo haga. Lo que no sabes es cuándo va a dejar de derrapar y si vas a acabar o no en el suelo.

—Bueno, derrapa pero va bien— contestó Pablo.

—¡Jajajaja! "Derrapa pero va bien" —repitió Coco en tono jocoso. —¡Vaya contradicción!

No tenía ganas ni de bajarme de la moto. Quería llegar cuanto antes. Los momentos de tensión no habían hecho más que empezar, y deseaba quitármelos de encima lo antes posible. El paso de este desfiladero significaba mucho más que simplemente completar una etapa. Las condiciones de viento y fuertes pendientes eran muy similares a las que nos podríamos encontrar en los últimos kilómetros

justo antes de llegar a Nordkapp. Si superábamos ese dichoso desfiladero, seguramente podríamos con la última etapa, que desde hacía meses sabíamos que era la más complicada de toda la expedición, con mucha diferencia.

Mientras Coco se volvía a poner los guantes, Pablo aprovechó para hacer algunas tomas de las motos, como imágenes de recurso. Yo seguía con la moto en marcha y las manos en el manillar. Tras únicamente ocho minutos de parada, seguimos ruta, adentrándonos en el desfiladero, que comenzaba con una pronunciadísima pendiente. Los problemas ya empezaron incluso al intentar salir a la carretera. La Triumph Explorer no quería traccionar y entré en el hielo casi completamente cruzado y con la rueda derrapando. Pero vamos, que eso ya venía siendo habitual.

Concentración máxima. Iba muy pendiente en la información que recibía de las ruedas, intentando no usar los frenos y reteniendo únicamente con el freno motor. Un ojo en los retrovisores, para observar la progresión de mis compañeros y detectar a posibles imprevistos en forma de algún loco adelantándonos, cosa que afortunadamente no pasó. Gestionábamos las curvas lentamente, intentando inclinar las motos lo mínimo posible. Buscábamos la zona más favorable de la carretera, donde el hielo estuviera más liso, aunque la inclinación de los peraltes de las curvas a veces te enviaban al lado contrario. Un pequeño exceso de gas se convertía en una pequeña cruzada de la rueda trasera, unos sudores fríos por la frente y un hormigueo temeroso por todo el espinazo. Fueron quince minutos de una tensión extrema, donde las comunicaciones habían cesado por completo. No fui consciente de la belleza del entorno hasta ver las imágenes del vídeo pocos días después. Toda mi atención se centró en la carretera, en no acelerar demasiado para evitar el derrapaje descontrolado, en no llegar demasiado rápido a la siguiente curva, en no frenar demasiado, en no inclinar la moto en la curva… tenía demasiado trabajo como para admirar el paisaje. Y de pronto, empezaron a verse las luces de las calles de Alta.

Al llegar a la ciudad, mostramos una euforia contenida. Habíamos superado el primer escollo, pero sabíamos que las dificultades no habían hecho más que empezar. Salir de Alta hacia Honningsvåg iba a ser incluso mucho más duro de lo que habíamos sufrido ese día. Podíamos estar contentos der ir superando poco a poco todos los obstáculos que la ruta nos enviaba, pero mi negativismo racional me hacía pensar en las dificultades del futuro en lugar de disfrutar de lo conseguido en el presente.

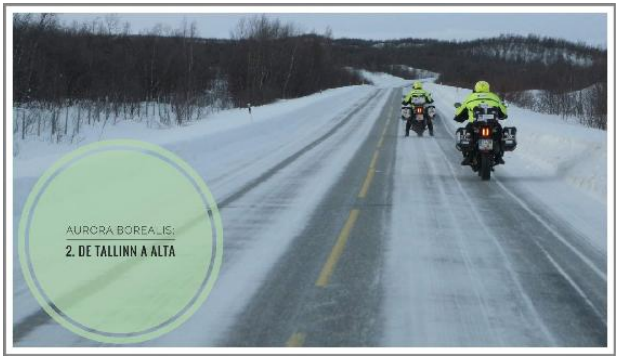
A pesar del día radiante que habíamos disfrutado la primera parte de la jornada, el viento vespertino había traído consigo las nubes. El cielo estaba casi totalmente cubierto al llegar al hotel. De hecho poco rato después comenzó a nevar. El informe del tiempo para los próximos días hablaban de fuertes rachas de viento camino a Honningsvåg, como ya nos confirmó días atrás Mario Picazo. Ya teníamos decidido por ese motivo quedarnos en Alta un par de días. Estábamos a escasos doscientos cuarenta kilómetros de nuestro objetivo, pero Nordkapp debería esperar a que las condiciones fueran más seguras.

OBJ

No eran ni las ocho y media de la mañana y ya estaba despierto. Era de los pocos días de la expedición en el que no tenía que madrugar demasiado, pero visto lo visto fui incapaz de aprovecharlo. Los madrugones no eran nuestra especialidad en este viaje, excepto cuando no los necesitábamos. Nuestro hotel en Alta se situaba algo a las afueras, en lo alto de una suave colina, encima de una gasolinera. Era acogedor, con un gran oso y algunos animales disecados en la pequeña recepción, que se abría hacia la izquierda en un amplio comedor con grandes ventanales.

Utiliza tu móvil para escanear el código

y ver el vídeo “De Tallinn a Alta”.



Desgraciadamente, y a pesar de que sabíamos que el plan era quedarnos un par de días, solamente tenían habitaciones para una noche. Así que después de trabajar un poco con los vídeos y las fotos por la mañana, abandonamos el hotel a mediodía.

La noche anterior habíamos ido a cenar a una céntrica pizzería que al parecer pertenecía a un hotel adyacente que sí tenía habitaciones disponibles para las dos noches que teníamos proyectadas en Alta. Pero era ostensiblemente caro, y nuestro presupuesto seguía siendo limitado. Teníamos un problema. Durante la cena, Pablo negoció con el encargado y nos ofrecían una habitación triple por cuatrocientos veinte euros la noche. Para los precios noruegos, no era excesivamente caro. Sobre todo teniendo en cuenta que no había ningún otro hotel en la ciudad, y que no podíamos movernos de allí a causa del previsible viento. Pocas más opciones teníamos -en realidad ninguna más-, en definitiva.

La temperatura había subido ostensiblemente. Estábamos a cuatro grados positivos, y el hielo se derretía, dejando calles y asfalto como un auténtico lodazal negruzco y resbaladizo. Al otro extremo de la calle, una excavadora echaba tierra sobre las aceras, haciéndolas transitables, pero afeándolas enormemente. A pesar de tener que mover las motos por la ciudad para trasladarnos al nuevo hotel, no tuvimos que vestirnos de astronauta, sin simplemente equiparnos como lo haríamos en un gélido día de invierno español.

Aparcamos las motos en el parking cubierto adyacente a nuestro nuevo hotel y nos dirigimos a la recepción. Allí la sorpresa fue mayúscula.

—Hola. Veníamos a por una habitación triple —dijo Pablo.

—Buenos días, señores —dijo amablemente el recepcionista. —Lo siento mucho, pero nosotros no disponemos de habitaciones triples en este hotel—. Nuestras caras se tornaron esperpénticas muecas de asombro.

—¡Pero si ayer hablamos con el encargado y nos aseguró habitaciones triples a cuatrocientos veinte euros —replicó Pablo.

—Insisto en que debe haber un error, ya que no disponemos de habitaciones triples. Les podríamos dejar dos dobles, pero eso serían seiscientos treinta euros— contestó.

Comencé a dudar de con quién habló Pablo la noche anterior. No creía que nos hubiera tomado el pelo, pero me inclinaba a pensar que la diferencia idiomática y la doble traducción -del noruego al inglés y del inglés al español- nos había jugado una mala pasada.

Sea como fuera, estábamos ante un grave problema. Debíamos quedarnos al menos dos noches más, lo que supondrían al precio que nos ofrecía el hotel más de mil doscientos euros. Y no había otro sitio

donde dormir en la pequeña ciudad. De todas formas, mientras Pablo seguía discutiendo con el recepcionista, me puse a mirar en internet buscando alguna pensión u hotelito que se nos hubiera escapado. De repente, observé con asombro que el mismo hotel donde estábamos ofertaba por internet habitaciones triples a un precio mucho más asequible, unos cuatrocientos euros. Más barato incluso que lo que había pactado Pablo la noche anterior.

—Pues en *Booking* ofrecéis habitaciones triples y mucho más baratas de lo que nos dices —dijo Pablo sin pelos en la lengua mostrándole el móvil al recepcionista.

—Debe haber también un error en la oferta de internet —dijo mientras miraba incrédulo lo que Pablo le enseñaba. —Solo tenemos habitaciones dobles. —Tanto error me empezaba a molestar, y más suponiendo que en Noruega estas cosas no deberían pasar.

—Pues si las ofertáis en internet, deberíais hacer algo. Eso es publicidad engañosa —dijo Pablo.

La conversación siguió en esos términos unos largos diez minutos más, y no parecía tener ninguna salida. El recepcionista no podía salirse de sus precios, y nosotros nos negábamos a pagar más de seiscientos euros por cada noche. Al final, surgió la inspiración latina, y le hicimos una "*doble Nelson*" -virtual, se entiende- al recepcionista y al hotel: le dimos al botón de "reservar" en nuestro móvil.

—¡Perfecto!— dijo Pablo. —Ahora tenemos una reserva de una habitación triple en este hotel por dos noches y cuatrocientos euros por noche. —Enseñó el móvil con la reserva hecha. —Ustedes ahora están obligados a darnos una habitación triple.

—Pero señor, ya le hemos dicho que no tenemos habitaciones triples —dijo desesperadamente el recepcionista.

—Pues entonces, amigo mío… Ustedes tienen un problema.

El encargado rápidamente levantó el teléfono y entabló una conversación con -suponemos- un superior. Al cabo de unos minutos, mientras colgaba el teléfono se dirigió hacia nosotros.

—Muy bien. Les daremos dos habitaciones dobles dos noches a cuatrocientos euros por noche —dijo.
España 1, Noruega 0.

No es que me sintiera orgullos de la maniobra -bueno, un poco sí…- porque por esas fechas yo ya era consciente de que mi carácter cuadraba más con el noruego cuadriculado que con el latino improvisador. Pero me parecía un "castigo" merecido al tremendo fallo, impropio de un noruego, de ofertar habitaciones inexistentes.

Después de alojarnos en nuestras nuevas habitaciones, salimos los tres con el Jeep Grand Cherokee a hacer algunas tomas de acción. Debíamos ofrecer a los patrocinadores imágenes que difícilmente podían realizarse en España, y un Cherokee derrapando por la nieve nos parecía un buen reclamo. Salimos de Alta hacia unas montañas cercanas, y nos desviamos por un camino de tierra que llevaba a una especie de cantera. Por supuesto todo se encontraba cubierto por una reciente capa de nieve que las relativamente elevadas temperaturas de ese día aún no habían conseguido derretir. En un pequeño descampado, Pablo intentó sin éxito hacer derrapar el enorme 4x4.

—No hay manera— dijo. —No derrapa ni a la de tres. Tendré que quitarle todos los controles de tracción.

La verdad es que el coche era un portento tecnológico: se había portado estupendamente bien llegando hasta la Laponia noruega a través de infinidad de kilómetros de hielo, y sin un solo clavo en sus neumáticos. Finalmente, dejando al vehículo completamente desnudo de cualquier ayuda tecnológica a la conducción, pudimos realizar unas

tomas de acción de lo más convincentes.

A la vuelta paramos en un pequeño barrio de pescadores a las afueras de Alta. Los tejados estaban nevados, y las pequeñas casas de madera miraban al lánguido y sombrío fiordo. A nuestra espalda, unos tímidos rayos de sol iluminaban las redondeadas y blancas montañas que habíamos atravesado el día anterior. Me resultaba curioso no haber apreciado aún el estupendo paisaje que llevaba varios días rodeándonos, tan concentrado como estaba en la dichosa conducción sobre el hielo.

Ese día nos comimos una buena parte de los embutidos que habíamos traído desde España. Los cien euros que nos costaron las tres pizzas de la cena del día anterior nos habían trastocando nuestro presupuesto para comida de manera alarmante. Sabíamos de lo caro que resulta Noruega debido a nuestros anteriores viajes en verano por el país, pero la cosa empeoraba en invierno, donde la mayoría de lugares están cerrados y la oferta se limitaba mucho, y por tanto también la horquilla de precios. En estas latitudes, salir de casa a tomar algo es un artículo de auténtico lujo. Y no digamos si además ese "algo" tiene alcohol.

Por la tarde contactamos vía *Skype* con Mario Picazo, el meteorólogo. Durante todo el viaje nos íbamos comunicando por *whattsap* sobre las condiciones que tendríamos al día siguiente, pero tan cerca de nuestro objetivo, y con tiempo para hacerlo, decidimos contactar por videoconferencia.

—Bueno, ¿y qué tal todo? —preguntó Mario.

—Pues en cuanto al la meteo, mejor de lo que esperábamos —contesté.

—Es cierto, la verdad es que no está haciendo excesivo frío por esas tierras. Incluso hay lluvia prevista para hoy —dijo.

La idea de involucrar a Mario en nuestra aventura fue todo un acierto. Su experiencia en ese ambiente y sus habilidades meteorológicas nos estaban siendo de enorme utilidad, a pesar de que somos ávidos consumidores de aplicaciones y webs meteorológicas. Sus previsiones eran extremadamente más precisas que las que podíamos disponer a través de la información disponible en la red.

—Ahora lo que nos preocupa es el viento —dijo Coco. —Por eso estamos aquí parados en Alta.

—Entonces, ¿mañana no seguís ruta? —preguntó Mario Picazo.

—No, las previsiones de viento son de treinta a cuarenta kilómetros por hora, y eso para nosotros sobre el hielo es mucho.

—Tened en cuenta que para dentro de dos días el viento rola de norte a sur, y eso traerá nevadas a la zona —contestó.

—Con el hielo en las carreteras, preferimos cien veces la nieve al viento —contestó Coco. —Tenemos que pasar por una zona elevada y sin protección hasta llegar al cruce de la carretera de Skaidi, y eso con viento debe ser terrible.

—Perfecto, pues sabiendo que pasado mañana es cuando partiréis, os daré una previsión por horas en la zona, mirando especialmente el temporal de nieve y el viento —concluyó.

—Muchas gracias por todo, Mario —se despidió Pablo.

Nuestro segundo día en Alta amaneció despejado y soleado, pero con algo de viento, tal y como estaba previsto. Nos alegramos de nuestra decisión de quedarnos un día más allí, no sólo por el descanso que eso supone, sino para poder adelantar trabajo atrasado en la edición de vídeos y fotografías: el material comenzaba a ser grande.

—Deberíamos aprovechar para montar los esquís en las motos —le dije a Coco.

Llevábamos unos artesanales y pesados esquís preparados para ayudarnos en situaciones difíciles. No eran unos esquís convencionales, sino que era un invento de un gran amigo de Coco, que los había fabricado de tal manera que podían acoplarse a cualquier moto. Ese detalle hacía que fuera complicado su instalación, ya que se componía de una especie de *meccano* que debíamos adecuar al chasis de nuestras motos. Unas largas planchas de hierro salían hacia atrás apoyándose en la nieve, permitiendo una flexión constante e incluso poder inclinar mínimamente

—Podemos hacerlo después de la siesta —propuso. Coco era incapaz de desaprovechar un día que podía hacer siesta.

—Pero después de la siesta ya será de noche y no querrás —protesté.

Esos esquís no estaban ni probados, y no sabíamos si se adaptarían convenientemente a las motos y a nuestras necesidades. Es cierto que el artesano que los fabricó no tenía físicamente las motos con él, pero por eso ideó un sistema de reglajes múltiples que en teoría -siempre en teoría- serviría.
Mi primera idea era haberlos probado y montado en Madrid, de cara a la presentación oficial y la rueda de prensa, para ofrecer una imagen de aventura algo más elaborada que simplemente unas motos con maletas y unos tíos con un anorak amarillo fosforito. Pero lo cierto es que esos días en Madrid fueron de vértigo, y no hubiéramos tenido tiempo de montarlos y desmontarlos el día de la presentación.

—Ten en cuenta una cosa: —me siguió explicando Coco —el sistema usa la elasticidad de las planchas metálicas para dar un par de puntos de apoyo laterales a las motos, pero a costa de hacer fuerza hacia el

suelo y disminuir el peso de la rueda trasera. Eso implica que tendremos mucha menos tracción de la que tenemos ahora, y mira que ya vamos escasos.

—Pero Coco, si en algún momento nos harán falta los esquís es ahora —repliqué.

Coco tenía la habilidad de explicar con palabras técnicas pero entendedoras diferentes aspectos de mecánica, campo que dominaba a la perfección. Y esa explicación me parecía muy convincente: los esquís que habían diseñado no eran unas planchas fijas a determinada altura, sino que siempre iban en contacto con el suelo en su parte posterior: se utilizaba la elasticidad del material para permitir que pudiéramos inclinar mínimamente la moto en las curvas, manteniendo siempre el contacto con el hielo. Pero a costa de que la rueda trasera tuviera menos peso, y por tanto la consecuente pérdida de tracción. Ahora que ya conocíamos los problemas que comportaba conducir sobre el hielo, era bastante evidente que la solución que nos aportaban esos esquís no era la más adecuada para las circunstancias que habíamos vivido. Nos aportarían más perjuicios que beneficios, así que convinimos finalmente que no era buena idea montarlos.

—Además hemos pasado ya bastantes peripecias con el hielo y las hemos superado sin problemas —concluyó Pablo.

—Sin problemas las habrás pasado tú que vas en coche —puntualicé.

—Es cierto, no creo que realmente necesitemos los esquís. Nos aportarían algo de seguridad, pero seguro que mermaba la tracción de las motos e incluso nos impediría avanzar cuando se acumulara algo de nieve —concluyó Coco.

Después de la siesta comenzó a nevar y... se hizo de noche. Finalmente decidimos seguir con nuestra postura haciendo que

nuestras piernas fueran unos auténticos esquís cuando las condiciones de hielo así lo requerían. Así que los esquís permanecieron embalados en el fondo del maletero del Jeep durante todo el viaje. De hecho, debo decir que nunca los vi. Ni montados ni desmontados.

La noche cayó, y con ella, como iba pasando invariablemente los últimos días, las nubes se cernieron sobre la ciudad, impidiendo cualquier posibilidad de auroras boreales. Sinceramente, yo había ya perdido toda esperanza de poder contemplarlas durante lo que quedara de viaje.

Nuestro segundo día de descanso forzoso comenzó pocas horas después, nuevamente despejado y soleado, aunque con bastante viento. Seguimos aprovechando para adelantar trabajo con los vídeos y los blogs, esperando al acontecimiento del día, el partido de copa entre el Barcelona y el Madrid. Habíamos previsto que quizá la rivalidad entre Pablo y yo en el aspecto futbolístico pudiera interesar a nuestros escasos seguidores. Iríamos a ver el partido por la noche a la misma pizzería de los cien euros, pero la ocasión bien valía la pena.

Fue un desastre. No sólo porque el Barça perdiera, que también, sino porque tampoco le vimos mucha utilidad a grabarnos durante todo el partido engullendo la carísima pizza mientras veíamos la tele. Igual es que no tengo visión televisiva. En definitiva, preferimos disfrutar del partido -sobre todo Pablo- en la intimidad del grupo expedicionario.

La verdad es que durante la cena yo no estaba de mucho humor, independientemente del resultado futbolístico. Sentía algo de miedo. El hormigueo que sentía en el estómago no estaba provocado por el *salami* de la pizza ni por el resultado adverso del partido. Era la incertidumbre que siempre precede los momentos importantes. Tras dos días disfrutando de la seguridad de nuestro hotel, a la mañana siguiente volveríamos al hielo, para hacer una de las etapas más peligrosas y difíciles de toda la expedición. Las recompensas de los

increíbles paisajes y la sensación de aventura hacía días que se estaban disipando. ¿Por qué el ser humano tendrá esa tendencia a acostumbrarse a lo extraordinario? Llevábamos meses soñando con estos momentos, y ahora, en lugar de levitar entre las nubes flotando entre deseos y emociones era cuando más tocaba con los pies en el suelo. Esa noche añoré mi sofá y mi zona de confort. Si algo había aprendido en todos los días de penurias expedicionarias es que este viaje lo recordaríamos, pero nunca con la añoranza de las cosas que quieres volver a repetir. Más bien con el orgullo de haber conseguido una meta que parecía inalcanzable, y que habíamos sido capaces de superar los obstáculos que se habían ido presentando. Pero no, nunca con añoranza. El recuerdo del sufrimiento pesaría mucho más.

La mañana siguiente no apareció soleada como los días anteriores. Nevaba copiosamente desde un cielo plomizo que no auguraba un buen día. Al menos, había menguado el viento, cosa que era lo que realmente estábamos esperando. Para nosotros algo más de nieve en la carretera no era problema. O mejor dicho, en ese momento no pensábamos que fuera un problema.

Mi humor esa mañana no era especialmente diferente al resto de días: necesitaba, como me sigue pasando ahora, una buena media hora en silencio para que mi humor fuera compatible con la convivencia con el resto de la humanidad. Pablo se levantó también más cruzado de lo normal, comentando en el desayuno que no tenía buenas sensaciones. La nieve, que en cualquier otro momento y en otro lugar sería causa de alegría, ese día no era deseada. Y eso que ya nos lo predijo Mario Picazo el día anterior. Y habíamos apostado por realizar la etapa más importante del viaje bajo la nieve, mucho mejor que azotados por el viento.

El momento más nefasto del día seguía siendo ponerse el traje. La ropa térmica, los pantalones y calcetines calefactados, sus cables correspondientes, el traje de protección,... Demasiadas cosas que

impedían movimientos normales. Demasiado calor en habitaciones atemperadas para permanecer en manga corta. Porque los noruegos son así, en cualquier lugar tienen la calefacción al máximo, lo que se agradece sobremanera excepto que tengas que estar media hora vestido de astronauta motorista.

A eso de las diez y media de la mañana ya estábamos sobre las motos. Seguía nevando, y las carreteras tenían mucha nieve en los márgenes, tapando parcialmente incluso los guardarraíles.

—¿Qué pasa, que por esta carretera sólo vienen? —dijo Coco al comprobar que nuestro carril estaba lleno de nieve, al contrario de lo que pasaba en sentido contrario, donde la gran afluencia de coches iba limpiando prácticamente el asfalto. La carretera nos estaba dando señales que en ese momento fuimos incapaces de interpretar.

Circulábamos a unos veinte kilómetros por hora, con todas las precauciones posibles. Debajo de la nieve seguía el resbaladizo hielo, por lo que cualquier movimiento extraño de nuestras motos era considerado hostil por nuestro cerebro y por lo tanto susceptible de asustarnos. Además, las altas temperaturas de los días anteriores habían derretido el hielo y vuelto a congelarlo de las maneras más caprichosas posibles, todas diferentes de lo que sería una capa de hielo lisa. Los coches nos adelantaban sin muchos miramientos, levantando enormes polvaredas de nieve que nos dificultaban más si cabe nuestra visión.

Saliendo de Alta nos encontramos un enorme cartel amarillo:

"E6 over Sennalandet Leirbotnvatn - Fossen: Åpen"

—Åpen, abierto —dijo Coco.

La parte más baja del cartel era un luminoso donde unos leds naranjas daban más información, pero no logramos verlo bien. De

hecho, dudo que lo hubiéramos entendido aunque nos hubiéramos parado a mirarlo. De hecho, en ese momento también dudaba que "Åpen" significara "abierto", por mucha lógica que tuviera (en noruego, la "Å" suena como una "O", por lo que pronunciado era prácticamente idéntico a "Open", "Abierto" en inglés). Mientras, la carretera se volvía sinuosa, sin darnos tregua, ascendiendo poco a poco.

—¿Cómo veis el asfalto? —dijo Pablo.

—Mal —contesté secamente.

—No podemos ir tan rápido como quisiéramos —apuntilló Coco.

—Es supercambiante —dije. —Tan pronto está bien, como te aparece el hielo que resbala, como de pronto se cubre todo de nieve, con ese tacto esponjoso que te reduce las sensaciones.

—Es una mierda —dijo Coco. —¡Mira los surcos, tío! ¡Son como los surcos de un disco de vinilo!

En un primer momento pensamos que la nieve ayudaría, al poder proporcionar a los tacos algo más de agarre que el hielo, como notamos en Äkäslompolo. Pero esa mañana, con bastante más nieve en la carretera, no recibíamos ninguna información de los neumáticos, excepto la desagradable sensación de circular sobre un bizcocho.

—Ahora empieza el *rock and roll*— dijo Coco. Sin duda nos encontrábamos de largo con las peores condiciones de conducción de lo que llevábamos de viaje.

Poco a poco nos acercábamos al punto más temido de todo el viaje: el puerto y la planicie que preceden al desvío hacia Skaidi. Planificando el viaje en España ya sabíamos que esa zona sería muy complicada, tanto por las pendientes pronunciadas, como la cantidad de kilómetros completamente expuestos al viento.

—Cuidado que esto es hielo y del chungo! ¡Mucho cuidado, Sergio!

—Pues encima tenemos un camión detrás— dijo Pablo.

La carretera tenía tres dedos de nieve que ocultaba los surcos del resbaladizo hielo. Subirse a un reborde de hielo suponía que la rueda en cuestión se desplazara lateralmente unos cuantos centímetros sin avisar. Había zonas de subidas y bajadas pronunciadas, no tanto como las que sufrimos llegando a Alta, pero lo suficiente como para estar tensos. De hecho en ese momento, tras algunos días sin coger la moto, me parecieron verdaderas montañas rusas. Coco se fue adelantando, quizá con más confianza que yo, a pesar de que seguía quejándose todo el rato de las condiciones cambiantes del hielo.

—¿Dónde está el quitanieves cuando se le necesita? —dijo Coco.

Llevamos solamente veintisiete kilómetros desde que salimos de Alta y ya era casi mediodía. Nos íbamos encontrando repentinamente zonas con un palmo de nieve que nos ralentizaba. Al final llegamos a la barrera que marcaba el inicio del puerto y la entrada en la temida planicie. Estaba cerrada. Unos cuantos camiones y vehículos se mantenía parados detrás de ella, expectantes.

Lo que en un primer momento fue un importante chasco, se convirtió en esperanza: si había vehículos esperando detrás de la barrera, es que había posibilidades de que la abrieran. La ruta prevista para ese día era muy larga y con complicaciones, pero podríamos perder unos minutos en esa barrera y aún estar a tiempo de llegar a Honningsvåg, donde teníamos reserva esa noche.

—He hablado con el camionero de delante —dijo Coco. —Están esperando al quitanieves. Generalmente se forman un convoy que van detrás del quitanieves. Se ve que hay una zona con mucho viento y la carretera se llena constantemente de nieve.

Al parecer la cosa no era tan grave como esperábamos. No hacía excesivo frío y no nevaba, pero de todas maneras permanecíamos conectados a las motos para que los trajes calefactados nos mantuvieran confortables mientras esperábamos noticias.

Media hora más tarde apareció el quitanieves que venía en dirección contraria con unos cuantos coches tras él. La barrera se abrió y el quitanieves dejaba pasar a algunos coches y camiones cuando iba llegando a su altura.

—No podéis pasar con las motos —dijo el conductor del quitanieves cuando se acercó a nosotros. —Hace mucho viento y es muy peligroso. Además hay mucho hielo. Los coches, sí. Pero las motos, no.

Eso sí fue un jarro de agua fría. De agua helada, más bien. Era entendible, y el señor del quitanieves velaba por nuestra seguridad. Y la seguridad en Noruega es primordial. Pero en ese momento nos costó asimilarlo. A pesar de que confiaba en el operario del quitanieves, mi cara seguía siendo de incredulidad. ¿No se daba cuenta que llevábamos clavos en las ruedas? ¡Estábamos en un viaje de aventura, asumimos determinados riesgos! ¡Si los coches pueden, nosotros también podríamos! Pero mi indignación era algo artificial. Hasta yo mismo lo notaba. Porque a nadie en su sano juicio se le ocurriría permitir pasar a las motos. Lo que realmente me pasaba es que no me gusta que se me torcieran los planes. Mi vida estaba llena de planes, así que todo lo que hacía tenía cierta programación de antemano. No quería volver a retroceder treinta penosos kilómetros que tanto nos había costado avanzar. Ni volver a esperar un día más. O Dios sabe cuántos. Total, para tener que volver a recorrerlos penosamente de nuevo. Llevábamos tres días en Alta y no quería pasar ni un solo día más allí.

Seguíamos sin abandonar la fila de coches y camiones que

comenzaba a moverse o a poner las cadenas. Eso nos hizo reflexionar: si los camiones, que hasta el momento los habíamos visto tan campantes sobre el hielo estaban poniendo las cadenas, es que la cosa estaba complicada de verdad. Debíamos asumir esa derrota parcial. A pesar de que el conductor del quitanieves seguramente había visto pasar muy pocas motos por ahí en invierno, era quizá la persona con más experiencia en conducción invernal en Noruega de la que nos podíamos fiar. Y si decía que no podíamos pasar, debía tener razón. Teníamos tiempo suficiente para nuestra aventura, así que nos dispusimos a volver a Alta tras llamar anulando la estancia en el hotel de Honningsvåg. Nuestra reserva era sin posibilidad de cancelación, pero entendieron perfectamente la situación y nos cambiaron la reserva para el día siguiente sin coste alguno. Así son las cosas en Noruega, donde los cortes de carretera durante el invierno están a la orden del día.

El camino hasta Alta, posiblemente porque ya nos era conocido, nos pareció más liviano que a la ida. Igual es que ya nos habíamos desperezado de dos días sin actividad y nuestros sentidos comenzaban nuevamente a tener feeling con el hielo. De hecho, incluso pude disfrutar algo del paisaje que nos rodeaba, contemplando el impresionante fiordo parcialmente helado de Alta. O igual era que mi ánimo, sabiendo que volvíamos a la seguridad de nuestro refugio, se había relajado.

La ciudad presentaba un aspecto algo diferente a como la habíamos dejado solo unas horas antes. Se había acumulado bastante más nieve. Me sorprendió cómo puede variar tanto el panorama cuando pintas el paisaje de blanco. De hecho llevaba sorprendiéndome todo el trayecto, al compararlo con mis viajes anteriores. Pero no pensaba que pudiera haber un cambio tan radical en tan pocas horas, a pesar de que ya había nieve cuando llegamos hacía un par de días.

La 800 seguía derrapando ostensiblemente tras cada parada en los *Stop*. Nos dirigimos nuevamente al hotel de la primera noche, el del

oso en la recepción, que resultaba ser el más económico y esa noche disponía de plazas libres. Y es que tampoco pensábamos ser muy bien recibidos de nuevo en el último hotel, después de la jugarreta de hacerles rebajar el precio de las habitaciones. La rampa de entrada al hotel del oso se nos atragantó debido a la acumulación de nieve recién caída, tanto que Pablo tuvo que salir del Jeep para empujarnos.

Ese día comimos una porquería de sopa con fideos preparada en el calentador de agua de la habitación del hotel. Todo sabía a decepción. Pero a pesar de mi disgusto en la barrera, una vez despojado de nuestra ropa de moto me cambió el humor. Nunca antes tuve que retroceder en ninguno de mis anteriores viajes, y eso significaba únicamente una cosa: era la señal de que por fin estaba inmerso en una auténtica aventura. Sin imprevistos, no hay aventura. Sin épica no hay recompensa. Sin dificultades no hay gloria. Empezábamos a pagar el precio que la expedición cobra a cualquiera que ose desafiarla. Y quieras o no, te disguste o no, eso mola.

En nuestro segundo intento por salir de Alta al día siguiente, las dificultades aparecieron nada más levantarnos. El día anterior había sido de temperaturas suaves, pero esa noche el termómetro bajó nuevamente de cero. Eso hizo que el agua acumulada encima de las motos -que como de costumbre dormían a la intemperie- se congelara en forma de múltiples gotitas de hielo. Pero el verdadero problema era la cerradura de la Explorer, que se había congelado y no había quién pudiera meterle la llave para arrancarla. Probamos de calentar la llave, pero solamente conseguimos que entrara, no que girara.

—Sergio, solamente se te ocurre a ti dejar la moto fuera —dijo Pablo de forma jocosa mientras grabábamos el suceso.

—Anda, ves a recepción y pide un poco de alcohol —dijo Coco. El alcohol debía ser nuestra salvación, ya que derretiría el hielo en un santiamén. Tras unos minutos en los que Coco seguía calentando la llave con un mechero, llegó Pablo del interior del hotel.

—Nada, que no tienen —dijo. —Como máximo me venden un chupito de vodka.

Me sorprendió que en pleno Círculo Polar Ártico no tuvieran alcohol para estos casos en la recepción de un hotel. Pero en realidad no creo que se les suela presentar mucha gente con la cerradura de la moto congelada. Seguro que ese era un problema que los locales ni se habrían planteado que pudiera pasar alguna vez.

—Iré a una farmacia a comprar alcohol —dijo Pablo. A los pocos minutos, y tras un buen chorro sobre la cerradura, la Triumph volvió a arrancar. Podíamos partir.

Así que finalmente sobre las diez y media de la mañana iniciábamos nuevamente la marcha hacia la fatídica barrera, con el temor de encontrarla otra vez cerrada. A los pocos minutos comenzó a nevar tímidamente, y cerca del puente de Alta nos dimos cuenta que ese día nos iba a ser mucho más complicado llegar hasta la barrera: el deshielo y la posterior helada habían empeorado las caprichosas formas que presentaba el hielo bajo la nieve, dificultando más si cabe la conducción. Y encima seguía nevando cada vez más copiosamente.

El ánimo estaba externamente más jovial, aunque se notaba en el ambiente que las preocupaciones iban por dentro. Avanzábamos a buen ritmo, e incluso nos permitíamos bromas sobre sacar el pie y apurar las frenadas como si de una esperpéntica carrera de *MotoGP* se tratara, pero ambos éramos conscientes que las condiciones eran incluso peores que el día anterior: nevaba cada vez más y en las curvas peraltadas podías notar cómo la moto tenía tendencia a ir derrapando hacia el interior, al contrario de lo que sería natural. Claro que este efecto se solventaría circulando a más velocidad, pero esa era una solución que nuestro cerebro se negaba a procesar siquiera. El dato positivo era que según las previsiones debería hacer menos

viento camino de Skaidi, con lo que las posibilidades de encontrar la barrera abierta aumentaban.

Comenzamos a escalar las primeras rampas. Siete por ciento. Más de un metro de nieve en los arcenes y las motos seguían deslizando sobre el hielo. Tras un primer repechón, comenzamos la bajada.

—Cómo se mueve, ¿eh Coco? —dije apretando los dientes y agarrando fuertemente el manillar.

—¿La moto? —contestó Coco. —¡Más que *Beyoncé*!

Cada vez avanzábamos más despacio, incluso en algunos tramos engranábamos la primera velocidad. De todas formas las conversaciones iban saltando de un tema a otro de forma distraída, como restándole angustia a la situación. Nuestro piloto automático ya había aprendido a lidiar contra el hielo. Pero el viento, a pesar de las previsiones, se iba notando cada vez con más fuerza.

—Vamos a sufrir tela, sobre todo unos kilómetros antes de Skaidi —iba vaticinando Coco. —Pero siempre podemos intentar esperar a que amaine un poco —dijo.

No me pareció una buena idea. Nos esperaban unos doscientos kilómetros muy duros, y previsiblemente llegaríamos de noche. Esperar a que amainara el viento supondría más retraso aún. Y todo esto suponiendo que pudiéramos atravesar la dichosa barrera. Mientras, los coches nos iban adelantando en las pocas rectas que nos encontrábamos a nuestro paso.

Una hora después de haber iniciado la marcha, nos cruzamos con una nutrida hilera de coches que venían de frente, señal inequívoca que habían abierto la barrera, al menos en dirección contraria. Debíamos mantener precauciones especiales cuando se acercaba un camión, ya que dejaba tras de sí una enorme nube de nieve que nos cegaba

literalmente durante unos pocos segundos, dejando además todo nuestro carril con una evidente capa de nieve.

En esos mismos momentos, suponíamos que otros moteros españoles, Raúl y Fernando, estarían intentando el asalto final a Cabo Norte en moto. Mira que habría aventuras a realizar en invierno en moto. Pues coincidimos con ellos en el tiempo y en el espacio. Ellos habían salido de España algo más tarde que nosotros, pero utilizaron otra ruta mucho más rápida y nos "adelantaron" hacía algunos días, llegando a Honningsvåg la noche anterior, última parada antes de asaltar Cabo Norte. Asumimos pues que ellos llegarían antes que nosotros.

—Nosotros podríamos ser los primeros españoles que lleguen a Cabo Norte en moto en invierno sin esquís —dijo Coco mientras Pablo y yo soltábamos una carcajada. —¡Es como subir al Everest sin oxígeno!

Nunca nos había importado ser los primeros. Ya sé que es fácil decirlo ahora a toro pasado, pero es estrictamente cierto. Nuestra idea originaria no era ni llegar a Cabo Norte, sino ir a ver auroras boreales en moto. Que alguien lo haga antes o después de nosotros no nos condicionaba en absoluto. De hecho, nuestra ruta hasta Nordkapp era intencionadamente mucho más larga de lo necesario, ya que preferimos conocer cómo viven el invierno en países como Estonia o Letonia, antes que utilizar la ruta corta de Suecia, aún sabiendo que dos españoles estaban haciendo carreras e intentando llegar a la bola casi al mismo tiempo que nosotros.

En las redes sociales, y muy a pesar nuestro, había división de opiniones. Mucho se habló de que si les habíamos robado la idea o de que si el hecho de ir en la misma época era restarles protagonismo. Nada más lejos de la realidad: igual que ellos, nosotros llevábamos mucho tiempo soñando y planificando nuestra aventura. Elegir el final del invierno era lógico sabiendo que era la época en la que la climatología, en lo que a nevadas se refería, era más propicia.

Pero sin comerlo ni beberlo, nos encontramos comentarios en los que se decía que nosotros éramos los *patrocinados*, los que íbamos con coche de asistencia y los que lo teníamos todo fácil, mientras que ellos eran los *auténticos* que iban sin casi ayudas económicas y sin un coche de apoyo. A la larga suena a chiste, porque las amarguras se diluyen en el dulce tamiz del tiempo. Pero en esos momentos, a mí me dolió particularmente. Porque por mucho patrocinio que lleváramos, las horas en moto bajo la nieve y sobre el hielo eran las mismas. Y el coche, impuesto al final por nuestro patrocinador como medida de seguridad, únicamente nos sirvió para desplazarnos a los restaurantes en las frías noches escandinavas.

A pesar de que muy poca gente lo sabe, meses antes tuvimos conversaciones con esos otros dos moteros para aunarnos en nuestra aventura, yendo juntos y compartiendo el coche de apoyo, pero ellos denegaron la invitación. Querían ser más "auténticos", cosa que puedo o no compartir, pero por supuesto siempre respetar. Lo que más me dolió en aquella época fueron determinados comentarios donde se nos tachó de usurpadores de la idea, como si a nadie más se le pudiera ocurrir eso de ir en moto a ver auroras boreales, y que nuestro esfuerzo sobre el hielo y las temperaturas gélidas era mucho menos valioso, únicamente por el hecho de llevar un coche detrás nuestro. En fin...

Habíamos estado allí hacía solamente unas pocas horas, pero no lograba recordar exactamente dónde se ubicaba la fatídica barrera. Incluso hubo un momento que me pareció que ya la habíamos atravesado sin darnos cuenta. Me despistaba todo el paisaje completamente blanco, donde cada curva era casi idéntica a la anterior. Coco me sacó del error.

—Aún nos queda pasar el puente y que nos quede el lago a la derecha —dijo. —Podríamos pararnos en la barrera para hacer algunas tomas.

—Negativo —dije. —Prefiero seguir en marcha con este ritmo y pasar el tramo difícil lo antes posible. No me apetece nada parar.

Ese día yo abría camino. Cada día cambiábamos la moto, y ya era tradición que el que llevara la 1200 sea el que iniciara la marcha. Íbamos pasando curva tras curva, cuando un grito me sobresaltó.

—¡Stop, stop, stop! —gritó Pablo. —¡Coco ha caído, Coco ha caído!

Rápidamente miré por el retrovisor y vi a Coco de pie sobre el hielo, quitando la bolsa sobredepósito de la Triumph, que permanecía recostada sobre su maleta derecha. La visión me tranquilizó al no tener que temer por la integridad física de mi compañero. Procedí a apartarme lo más posible hacia la derecha, intentando obstaculizar lo mínimo posible a los coches y camiones que seguían adelantándonos. De hecho, estábamos en medio de una curva.

El talud de nieve de la derecha llegaba casi a los dos metros de altura. Pablo salió del Jeep para ayudar a levantar la moto. El peralte era importante en esa curva, y yo mismo había notado cómo el neumático trasero se caía derrapando hacia el interior, pero por suerte había podido controlarlo. Coco había tenido peor suerte, y había entrado en un gran surco de hielo del arcén. Tanto yo por delante, como el Jeep por detrás le protegíamos del tráfico mientras Pablo ayudaba a Coco a levantar la 800. Había sido nuestra primera caída en marcha, y ya no era nada más que una anécdota que recordar. Y esa era la mejor noticia de todas. Una vez adquirida nuevamente la verticalidad, seguimos la marcha como si nada hubiera ocurrido.

Poco antes de la barrera, la tracción era mínima. Había cuatro o cinco dedos de nieve que impedían ver el peralte, los surcos y los resaltes de hielo que se ocultaban por debajo. Las motos, incluso a nuestra escasa velocidad, iban dejando por detrás un intenso spray de nieve.

Finalmente a eso del mediodía llegamos a la barrera que... ¡volvía a estar cerrada! ¡No podía ser! ¡Otra vez la misma historia! Pablo se desesperó de nuevo. Yo en cambio me encontraba algo más tranquilo, ya que nos habían adelantado muchos coches pero delante nuestro solamente habían dos camiones. Eso quería decir que la barrera había estado abierta hacía pocos minutos y seguramente la irían abriendo cada vez que pasara el quitanieves. Otra cosa sería si nos dejarían o no pasar con las motos.

Durante los días de reclusión obligatoria en Alta valoramos dar un rodeo de unos trescientos kilómetros para evitar ese fatídico punto. Sin duda es lo que deberíamos haber hecho desde un primer momento. De hecho, el retorno a casa lo haríamos justamente por ahí, por Inari. Serían más kilómetros y soportaríamos las temperaturas más extremas de todo el viaje, rondando los veinticuatro grados bajo cero, pero sin puertos de montaña como ese. De todas formas, y visto en perspectiva, no me arrepiento de haber tenido que sufrir la tortura de la carretera de Alta a Skaidi. Esas dificultades son las que hicieron de este viaje una aventura con tintes épicos.

—Busca el medidor de presiones —le dijo Coco a Pablo.

—No tengo mucha idea de dónde está —contestó.

La verdad es que la organización del equipaje en el Jeep dejaba mucho que desear. Era cierto que el espacio era limitado y que llevábamos muchas cosas voluminosas, como los cuatro neumáticos de las motos, los esquís artesanales -aún embalados- y muchos recambios. Pero seguía sin estar bien organizado, a pesar del tiempo extra que habíamos tenido en Alta para ordenarlo. Encontrar cualquier herramienta se convertía en una odisea, sobre todo cuando es tan pequeño como un medidor de presiones. Y eso, cuando el frío aprieta y las manos se congelan, era una mala cosa.

Pasados unos minutos y una vez localizado el medidor, bajamos las

presiones de los neumáticos mientras esperábamos que se abriera la barrera. Eso nos daría un plus de tracción en los tramos que suponíamos de extrema dificultad.

Y casi una hora después de llegar, la barrera se abrió. Para todos, motos incluidas. Partimos con una sensación de euforia y de incertidumbre. Supongo que es eso lo que se siente cuando uno se enfrenta a retos desconocidos. A derecha e izquierda el talud de nieve llegaba a la altura del casco, mientras diversos acúmulos de nieve sobre la helada carretera iban avisándonos de lo que íbamos a encontrarnos pocos kilómetros después.

Porque a los pocos minutos comenzaron las verdaderas dificultades. Ya no había ni rastro de los coches y camiones que nos acompañaron tras el quitanieves al abrir la barrera: hacía bastantes kilómetros que nos habían adelantado todos. Nos quedamos atascados en una pequeña subida. Coco intentaba arrancar, pero la Explorer patinaba obstinadamente, a pesar de los ánimos de Pablo.

—¡Venga, Coco! ¡No te pares! ¡Tira, tira! —iba gritando por los intercomunicadores. A pesar de sus esfuerzos, ambas motos acabaron varadas en medio de la carretera nevada, rodeados de una auténtica soledad y ensombrecidos por la desolación de la impotencia.

Pablo tuvo que salir a empujarnos a los dos. Una vez en marcha, las motos avanzaban más de lado que de frente, mientras intentábamos mantener algo de verticalidad. Pensé en la cantidad de kilómetros que aún quedaban. Ese día iba a ser un auténtico suplicio. Doscientos metros más allá nos tuvimos que parar otra vez, casi más para descansar de la tensión que por otra cosa. Pablo nos tuvo que volver a empujar nuevamente para ponernos otra vez en marcha. Nuestra velocidad de crucero no subía de los cinco o diez kilómetros por hora, mientras íbamos progresando de lado a lado en la carretera.

—Activad las *Contour* en cuanto podáis —nos dijo Pablo. Las *Contour*

eran las cámaras de acción que llevábamos instaladas en nuestros cascos, y que darían una visión mucho más personal de las dificultades que estábamos pasando en ese momento. Coco emitió una de sus sonoras risotadas: en ese momento a ninguno de los dos se nos pasaba por la cabeza soltar la mano del manillar para encender la cámara. Nos aferrábamos a ese manillar como quien pende de un precipicio y se agarra a la barandilla mientras las motos iban dando bandazos a diez kilómetros por hora.

Pablo se desgañitaba animándonos. Como los coches de apoyo de las vueltas ciclistas cuando se escala un puerto de montaña. Estábamos en nuestro peor momento. O tal vez en el mejor. Porque si no hubieran momentos como ese no tendría sentido nuestro viaje, ni tú, querido lector, estarías leyendo esto. Los aventureros tienen que asumir que van a sufrir momentos dramáticos en su aventura. Y si no lo hacen, es que son unos inconscientes. Algo masoquista se debe ser, supongo. Es inherente a la aventura.

—...Y lo que nos reiremos cuando lleguemos! —dije. Siempre utilizo el recurso de mirar hacia delante, hacia la llegada para no pensar en las dificultades del presente. A veces funciona, en serio. Aunque ese día no mucho.

De repente, la moto me deslizó más de lo habitual y la rueda trasera se fue hacia la derecha. Compensé haciendo contragiro de manillar, al más puro estilo dirt track, hasta que finalmente el manillar hizo tope. Para evitar caerme, seguí dando algo de gas, lo que hizo que la moto que seguía queriendo derrapar más y más, se me fuera hacia la izquierda. No tenía absolutamente ningún control sobre la trayectoria, y acabé impactando suavemente -toda esa maniobra ocurrió casi a cámara lenta, a menos de diez o quince kilómetros por hora- en el talud de la izquierda de la carretera.

—¡Mierda! —exclamé. —¿Qué carajos estoy haciendo?¡Me podría haber matado! —dije nervioso.

Y era cierto. Pero no por la -escasa- velocidad. Los camiones seguían bajando en dirección contraria a más de ochenta kilómetros por hora. Si en ese momento hubiera venido uno, ahora mismo sería una calcomanía en la parrilla del camión. Lo que más me cabreó fue la falta de control. Cuando cometes imprudencias, sabes a lo que te expones. Pero ir a menos de veinte por hora no creía que fuera imprudente. Quizá la imprudencia la llevábamos cometiendo hacía semanas, queriendo conseguir un imposible.

Y así seguimos hasta llegar a la planicie que marcaba el fin de nuestro primer infierno, cuando acabamos el suplicio de la subida. Como señalaron las previsiones no había mucho viento, cosa que agradecimos sobremanera, ya que era nuestro primer miedo antes de salir de Alta. Todo lo que veíamos desde la carretera era una vasta extensión blanca desprovista de árboles. Unos raquíticos palos naranjas de plástico era lo único que indicaba por dónde discurría la carretera. Contrastaba con los enormes palos de más de dos metros de altura que instalan en las carreteras de montaña españolas, donde a duras penas la nieve cubre la zona algunos días cada pocos años.

Mirando al horizonte, me pareció observar un claro en el cielo en dirección hacia donde nos dirigíamos. De todas formas, era demasiado pronto para ponerse eufóricos. En todo aquel paraje inhóspito e inmaculadamente blanco solamente contrastaban los escasos núcleos de casitas de madera de color rojo que íbamos encontrando a lado y lado de la carretera, cada pocas decenas de kilómetros.

La inmensidad blanca quedaba preciosa en las fotos y en las tomas de vídeo, pero era una dificultad añadida a la hora de conducir: no se veía bien. Más que no verse bien, es que no se apreciaba ningún contraste. Era imposible observar el relieve de la carretera al no tener ninguna sombra. Y en carreteras donde las roderas de hielo seguían siendo caprichosas, el no poder detectarlas era un gran problema.

—Igual con las gafas de sol polarizadas veis mejor —dijo Pablo intentando ayudar. Pero no sirvió de nada. No era un problema de claridad, sino de contraste. También probamos bajando la visera solar del casco, pero igualmente solo obtuvimos una visión más oscura, pero nada más. El relieve de los obstáculos seguía sin aparecer. Y eso era fundamental para circular con algo más de seguridad. Aunque luego la moto hiciera lo que ella quería sobre el hielo.

Poco a poco las condiciones fueron mejorando. No había tanta nieve en la carretera y el hielo parecía volver a ser como el de días anteriores. O eso, o que nos habíamos acostumbrado ya a él y sus peligros. En escasos momentos volvimos a ver las líneas pintadas de la carretera, pero eso sí, siempre debajo de una finísima y resbaladiza capa de hielo transparente. El horizonte más alejado se iba despejando cada vez más y más, y eso nos animaba mucho, aún a sabiendas que llegaríamos de noche a Honningsvåg.

—Esta noche las condiciones son perfectas para cazar auroras —dijo Pablo al observar ese pequeño trozo de cielo azul que se alargaba hacia el noreste.

—¡La madre que parió a las putas auroras! —contesté. A pesar de la mejora de las condiciones de la carretera, el sufrimiento previo del día me hacía pensar que cualquier esfuerzo para ver esas auroras era sin ninguna duda excesivo. Pensaba, como en muchos otros momentos del viaje, que no valía la pena tanto sufrimiento. ¿Todo esto por unas cuantas luces verdosas en el cielo?¿Estamos locos o qué? En realidad, no sabía cuán equivocado estaba. Y no solo porque una aurora boreal es una de las cosas que hay que ver al menos una vez en la vida, sino porque no comprendía en ese momento la esencia de la aventura. Era mucho más cómodo ir a ver auroras sentado en la butaca de un avión, pero sin ninguna duda, nunca serían lo mismo. La aventura rara vez es únicamente es el destino, sino que fundamentalmente es la forma de llegar hasta él.

Poco a poco los árboles volvieron a incorporarse al paisaje y finalmente llegamos a la barrera del otro lado del puerto. Al parecer, ya habíamos pasado lo peor, lo que nos infundió algo más de esperanza en conseguir llegar a nuestro destino. El sol comenzó a iluminar las cumbres nevadas que teníamos a nuestro alrededor, así como nuestros oscuros ánimos, prácticamente agotados. Sí, finalmente teníamos sol, y los paisajes ganaron en espectacularidad. Las laderas de las montañas, repletas de árboles de hoja caduca estaban delicadamente espolvoreados de nieve, mientras las cabañas de color rojo oscuro refulgían salpicando el paisaje con virutas de alegría. La carretera serpenteaba ligeramente en algunos tramos, dándole una belleza pictórica a todo lo que abarcaba nuestra vista. Las penurias rápidamente comenzaron a ser olvidadas.

Decidimos parar en Skaidi a comer. Habíamos tardado algo más de tres horas en recorrer los noventa kilómetros que nos separaban de Alta. Era un restaurante de carretera muy rústico que se encontraba justo en el desvío hacia el pequeño pueblo. Tenían una sopa de champiñones espesa y muy caliente. La dueña nos dio lecciones de inglés, fundamentalmente sobre la pronunciación de la palabra *"sopa"*. Y es que cuando el españolito se aleja tanto temporal como físicamente de sus clases de inglés del instituto, se da cuenta de que la pronunciación es casi tan importante como tener vocabulario. Además de clases de dicción la señora también nos dio información valiosa sobre lo que nos quedaba de camino. Nos informó, tras llamar a un conocido que acababa de transitar por ella, que la carretera entre Skaidi y Oldefjord no estaba cortada, al contrario de lo que pensaba ella en un primer momento. A nosotros ni se nos había pasado por la cabeza que tras pasar el puerto entre Alta y Skaidi pudiéramos tener más problemas con las barreras de la ruta. Así que era una buena noticia, sin duda. De todas formas, nos aconsejó encarecidamente que tuviéramos muchísimo cuidado.

La lucha contra el hielo volvió por la tarde, aún cuando los cielos

aparecieron serenos al frente, con un ligero toque rojizo que presagiaba una inminente puesta de sol. A pesar de que los días se alargaban visiblemente, sabíamos que las tardes laponas de finales de invierno duraban apenas un par de horas, por lo que debíamos ponernos en marcha sin dilación. El cuerpo y la mente nos pedía descanso, alargar la sobremesa. Pero perder en ese momento unos minutos remoloneando en torno al café significaba echarlos en falta cuando se hiciera de noche y aún quedaran muchos kilómetros por recorrer.

Y con los ánimos y el calor corporal renovados, nos hicimos nuevamente a la helada carretera. Los carteles indicadores de los laterales de la carretera estaban parcialmente tapados por la nieve, indicativo que el temporal de viento había azotado la zona días antes. Poco antes de oscurecer llegamos a Olderfjord, donde nos reencontramos con el mar. Teníamos delante el fiordo de Porsanger, que será el que nos llevaría, siempre dirección norte, hasta la isla de Mageroya y nuestro destino final del día, Honningsvåg. Encontrarnos con el fiordo era un punto psicológico importante, ya que se acababan las pendientes y los desniveles. Son cosas que nadie te explica y que vas descubriendo por el camino: en una carretera helada debes temer mucho más a las subidas y bajadas que a una ingente sucesión de curvas. A partir de ahí avanzaríamos siempre a nivel del mar. Nuestra experiencia en anteriores viajes estivales nos había enseñado que el principal problema de esa carretera era el viento, a pesar de que sabíamos que había amainado considerablemente en las últimas horas.

En la costa, el decorado cambió radicalmente: pequeños grupos de coloridas casas iban apareciendo a nuestra izquierda, mientras que a la derecha se extendía el tranquilo y negruzco fiordo. La oscuridad comenzaba a ganar la partida, y las luces de las Triumph dibujaban luminosas líneas en el hielo, que mostraba un brillo especial. Entonces no sabíamos por qué, pero José Mijares, el español propietario del *Artico Ice Bar* (recientemente rebautizado como *Artico Christmas*

House) de Honningsvåg nos lo explicó días después: debido al viento, generalmente siempre del este, esa carretera acababa invariablemente empapada del agua marina del fiordo, y por supuesto acababa helándose. Este tipo de hielo, conocido como *hielo negro* es de los más resbaladizos e invisibles que existen. Como el *hielo negro polaco*, aquel del que nos advirtió nuestro ángel de la guarda con sombrero en una estación de servicio cercana a Varsovia, pero con agua salada. Hasta el mismo José, que circulaba a diario su furgoneta en esas condiciones con neumáticos de clavos, había tenido algún susto sobre él. Y nosotros circulábamos sobre ese hielo sin tener ni idea. En muchas ocasiones el desconocimiento es bueno, sobre todo para no añadir presión a la que ya tienes. Es como aquello de *"lo hice porque nadie me dijo que no se podía hacer"*. Ahora me alegro de desconocer la presencia de ese *hielo negro* bajo nuestro neumáticos, ya que posiblemente en esos momentos habría aumentado nuestras preocupaciones quizá en exceso. Así que nosotros seguíamos avanzando despreocupados, o al menos sin más preocupaciones que las habituales, a unos buenos cincuenta kilómetros por hora.

La carretera parecía jugar con nosotros, siguiendo el contorno caprichoso de la costa noruega. Ahora a la derecha, ahora a la izquierda, íbamos rodeando el precioso fiordo -o lo que la incipiente oscuridad nos permitía observar de él- dejando las grandes montañas nevadas a nuestra izquierda. Estábamos en la hora azul, rodeando pequeñas ensenadas que íbamos superando. El tinte azulado que lo coloreaba todo daba un toque muy hermoso a la locura que estábamos viviendo.

A las cinco de la tarde la oscuridad ya era absoluta. Habíamos entrado en un túnel a través de una puerta automática que se abrió ante nuestra presencia. En esas latitudes los túneles están cerrados en invierno, entre otras cosas para servir de refugio en caso de clima extremo. Eran tres kilómetros que vinieron muy bien. Bajo tierra no había hielo y la temperatura subía unos grados. Era momento de relajarse, aunque fueran escasamente cinco minutos. Pero al salir del

túnel, donde se acumulaba nuevamente la nieve y el hielo, volvía el infierno.

—¿Qué carajo estamos haciendo aquí? —lograba oír insistentemente en mi interior.

Sin duda mi resistencia estaba llegando a sus límites, y la concentración necesaria para conducir en esas condiciones, añadiendo la oscuridad, comenzaba a mermar, en el día que sin duda era el peor del viaje hasta el momento. Quería volver dentro del túnel, y quizá quedarme allí para siempre. Hacía tanto tiempo que no conducía sin tensión que había olvidado lo que me gustaba ir en moto. Porque en ese momento ya no tenía ninguna duda: ir en moto no era eso.

Éramos solamente dos puntos de luz en todo un paisaje completamente hostil. Hostil y desértico. Hacía mucho tiempo que no nos cruzábamos con nadie. Y es que la carretera E69 que bordea el fiordo únicamente lleva a Honningsvåg y Cabo Norte. Algunas zonas del asfalto prácticamente parecían no tener hielo, pero a pesar de eso eran extremadamente resbaladizas, con su milimétrica capa de agua marina congelada.

A eso de las seis y media de la tarde entramos en el túnel subacuático por el que se accede a la isla de Mageroya. Nueve por ciento de desnivel y seis kilómetros de tranquilidad sobre asfalto seco. Allí, y solamente allí comenzamos a respirar. Sabíamos que detrás del puente solo quedaban un par de curvas y llegaríamos a nuestro final de etapa. Solamente quedaba un esfuerzo final para acabar la jornada.

Pocos minutos después llegábamos al albergue de Honningsvåg y paramos los motores. ¡Habíamos llegado! ¡Habíamos sido capaces de superar la etapa más dura de la expedición! O al menos eso pensábamos en aquel momento. Pero como los logros se consiguen

paso a paso, ese no era el momento de plantearnos las dificultades del día siguiente, que serían muchas. Era el momento de fundirse en un cálido abrazo entre los tres.

—¡Ha costado! —dijo Pablo.
—¡Ha costado cuatro días llegar aquí! —contesté. No podía dejar de recordar nuestro cautiverio en Alta esperando que amainara el viento o nuestros intentos infructuosos de atravesar la barrera de la carretera de Skaidi. —¡Qué largo viaje hasta aquí arriba! —dije.

Habían sido más de siete horas para recorrer los escasos doscientos kilómetros que separan Alta de Honningsvåg. Fue un día duro. De esos que contaremos como si fuera una batallita cuando seamos mayores. De esos en los que te demuestras a ti mismo eso tan manido de que si quieres, puedes. De esos en los que empiezas a dudar si valía la pena tanto esfuerzo por cumplir un sueño. Un sueño, el de ver auroras boreales viajando en moto, que de momento no habíamos cumplido, a pesar de llevar ya unos cuantos días en la zona más propicia para verlas.

En el albergue coincidimos con Raúl y Fernando, los otros españoles que ya habían logrado llegar a Cabo Norte en moto el día anterior. A pesar de las posibles rivalidades que podrían esperarse entre ambos grupos y que efectivamente pudieron palparse en las redes sociales entre unos y otros seguidores, lo que yo sé es que ese día cenamos los cinco contando batallitas y experiencias mutuas, compartiendo comida y bebida mientras las cuatro motos reposaban cobijadas en el almacén de pescado adyacente al albergue. Ese día solo queríamos compartir nuestras experiencias con las únicas personas que conozco que habían vivido algo similar. Ellos estaban eufóricos por haber conseguido su objetivo, y seguramente más por haberlo hecho antes que nosotros. Y nosotros aún teníamos la adrenalina en la sangre de haber superado sin duda el peor día en moto que recordaba.

Pero antes de esa cena en compañía sucedió algo. Algo tan

maravilloso que merece capítulo aparte. Capítulo dedicado íntegramente a la gloria y a los sueños.

Utiliza tu móvil para escanear el código
y ver las fotos de este capítulo.

OBJ

EL DÍA DE LA GLORIA

El albergue de Honningsvåg fue el peor alojamiento de todo el recorrido. Y por supuesto no fue el más barato. Es lo que tiene Noruega. De hecho, nuestra habitación era para cinco personas con el baño compartido. Pero eso era lo de menos en una expedición. Lo cierto es que con un presupuesto cerrado y contenido, intentábamos ahorrar lo máximo posible en alojamientos. Pero dentro de un orden, ya que éramos conscientes que descansar bien era primordial para estar concentrados y conducir con la máxima seguridad sobre el hielo. A pesar de ello, nuestro albergue, donde nos quedaríamos un par de noches, era muy correcto, inmaculadamente limpio y bien acondicionado.

Una vez decidido en qué camas dormíamos -esta vez había para elegir y por supuesto elegimos las que estaban más separadas entre ellas- comenzaba la ardua tarea de quitarse los trajes y ducharse. No teníamos excesiva prisa, ya que esta vez no teníamos que llegar al restaurante a una hora determinada. De hecho, para las horas que eran, habría sido imposible encontrar ninguno para cenar. Hoy, como

buenos alberguistas, cocinaríamos allí. Tocaba ración de pasta y unos buenos embutidos.

Durante el invierno en el albergue de Honningsvåg se alojan diferentes personas de otras tantas nacionalidades que están allí por trabajo. Conocimos a un pescador polaco que llevaba ya meses allí. Andaba por el albergue de aquí para allí, con un aire calmado y pausado, ocupando con su opulencia todo el pasillo que conectaba las diferentes habitaciones. Su poblada barba, su camisa a cuadros de franela y su gorro de lana le proporcionaban un aspecto de lo más típico, tanto para un pescador del Mar de Barents como para un leñador canadiense. En el momento que apareció por la puerta de nuestra habitación, nuestra expedición Aurora Borealis tuvo por fin sentido.

—Ahí fuera tenéis una preciosa aurora —dijo calmado pero con una sonrisa en la cara.

Sin el menor atisbo de duda, mi mayor motivación para realizar este viaje era observar las auroras boreales. Era la idea original, y posteriormente, quizá más por razones de marketing, surgió lo de llegar a Nordkapp. Era obvio que Nordkapp en invierno se presentaba como un objetivo claro, mesurable y conocido por todos los moteros, así que se instauró de una manera casi natural como razón fundamental del viaje. Pero para mi, y creo que también para Coco, las auroras eran el verdadero motor de la expedición. Durante la planificación del viaje ese cambio de objetivo tampoco me produjo ningún malestar, ya que prácticamente la dificultad sería la misma: debíamos llegar muy cerca de Nordkapp para observar las auroras boreales.

Las *“luces del norte”* siempre me habían producido gran admiración, y para mi estaban rodeadas de muchos interrogantes. Había pasado tardes enteras viendo fotos de auroras boreales. Mayoritariamente verdes, pero también de algunos preciosos y poco frecuentes violetas

o azules. Pero nunca había visto vídeos. Hasta hace pocos años las auroras boreales eran prácticamente imposibles de grabar en vídeos debido a su débil resplandor. Es necesarios fotos con tiempos de exposición cercanos a los treinta segundos para que puedan ser captadas por los sensores fotográficos. Eso hace imposible que sean visibles en un vídeo. En la actualidad sí que se pueden encontrar vídeos muy cercanos a reproducir realmente una aurora boreal, fruto de una mejora tanto del material fotográfico como a complicadas ediciones de software. Pero en 2013 a lo máximo que podíamos aspirar era a admirar los *time lapse* que comenzaban a aparecer.

Los *time lapse* se montan en base a una cantidad casi inhumana de fotos disparadas cada pocos segundos. Esos vídeos te muestran que las auroras se mueven, que danzan fantasmagóricamente rompiendo la noche. Pero por su elaboración, esos movimientos quedan reflejados como a cámara rápida, sin poder apreciarse a qué velocidad real cambian y se mueven en aquel preciso momento. Me parecía fascinante que en pleno siglo XXI, donde Internet desbordaba ya información por todos lados, fuera necesario ver las auroras en directo para saber a ciencia cierta cómo se movían y evolucionaban. Y si no era realmente así, a mi me gustaba creerlo: incrementaba enormemente el romanticismo de la expedición y daba un sentido claro a nuestra aventura, como aquellos hombres excéntricos que atravesaban el desierto para desenmascarar los secretos de las pirámides.

Llevábamos ya bastantes días en zona de auroras boreales y ni uno solo había habido siquiera posibilidad alguna de verlas. Los cielos estaban casi permanentemente cubiertos, y el día que parecía que hacía buen tiempo, irremediablemente se tapaba en cuanto oscurecía. En mi fuero interno estaba convencido que las veríamos en Alta alguno de los tres días que tuvimos que pasar allí esperando que amainara el viento y se abriera la barrera de la carretera de Skaidi. Pero los días fueron pasando y nada de nada. Incluso llegó un momento en el que pensé que era una batalla perdida, y que no

veríamos ninguna aurora boreal. Y lo curioso del tema es que ya casi lo había aceptado. Posiblemente a esas alturas del viaje mi único objetivo claro era salir cuanto antes de ese infierno helado. Y eso pasaba por llegar a Nordkapp y darnos la vuelta. En ese momento no me suponía ningún trauma descartar el avistamiento de auroras boreales. Pero ahora que he tenido oportunidad de ver media docena de ellas, esa rendición sin condiciones ante los caprichos de la naturaleza me parece inconcebible. Junto con los eclipses totales de sol, creo que son los fenómenos naturales que todo ser humano debería ver al menos una vez en la vida, o al menos esforzarse al máximo por intentar verlas.

Ya tuve mi ración de eclipse total de sol en 1999, en Normandía. Como aficionado a la astronomía, tenía bastante ilusión de verlo en directo, así que modifiqué el viaje de verano a la Bretaña francesa para llegar hasta Normandía justo el día del eclipse, el 11 de agosto. Escogí Étretat y sus acantilados como lugar perfecto para el avistamiento. De hecho yo y otros miles de personas más escogimos el mismo lugar, así que la noche anterior fue imposible encontrar hotel o camping en toda Normandía. Afortunadamente habían habilitado unas zonas a las afueras del pueblo para poder acampar, ya que ya me había resignado a dormir en el coche.

Habiendo visto algunos eclipses parciales, no tenía excesiva fe en que el fenómeno fuera algo muy espectacular. Pero vaya si lo fue. De repente, a pocos segundos del total, la atmósfera se apagó y la temperatura bajó varios grados rápidamente. A lo lejos se veía cómo la sombra del eclipse total avanzaba desde mi derecha sobre los acantilados, hasta que me alcanzó. Y llegó la oscuridad total mientras que la corona solar refulgía pausada y elegantemente, levantando penachos de luz alrededor del disco completamente negro. Duró un par de minutos. Flipante. De repente, como cuando enciendes una luz de bajo consumo, comenzó a clarear. Perezosamente primero, y más rápidamente después, la luz volvió a los acantilados de Étretat dejándome en la retina la imagen más alucinante que había visto en

mi vida... hasta que observé las auroras boreales.

Cuando el pescador polaco nos avisó de que había una aurora boreal, yo no me lo podía creer. Estaba muy cansado, había sido el día más duro hasta la fecha. Lo que me apetecía era ducharme y descansar. Pero no. La adrenalina subió, nos cambiamos a toda prisa, recopilé todo el material fotográfico necesario y salimos afuera.

En un primer momento la presunta aurora boreal fue francamente decepcionante. Nuestro anfitrión polaco nos señalaba con una comedida excitación un ligero cordón grisáceo en lo alto del cielo. Es cierto que algo se veía, quizá un cambio de color en ese cielo casi opaco. Pero bien podía ser una nube que atravesaba la noche. Empecé a pensar que, al igual que pasa con muchos objetos astronómicos, la espectacularidad de las auroras se debe más al tratamiento fotográfico que a la realidad. A veces, sobre todo cuando hablamos de galaxias y nebulosas, los colores que estamos acostumbrados a ver en las fotografías se deben más a exposiciones muy prologadas que a colores reales que se puedan observar en directo. El ojo humano, a pesar de ser cientos de veces más complejo que las cámaras fotográficas, tiene estas limitaciones. Está más preparado para observar cambios inmediatos que para obtener imágenes estáticas de exposición prolongada.

—Esperad a que el ojo se habitúe a la oscuridad —nos dijo el pescador polaco, seguramente al observar nuestras caras de decepción.

—¿Tú crees que mejorará? —le dije de manera incrédula. Yo francamente no esperaba que mejorara mucho más.

—Por supuesto! —dijo. —Si os vais a algún lugar con menos luz, veréis qué cambio.

Seguía sin creérmelo, pero no había llegado hasta aquí para dejar

pasar la oportunidad. Llevábamos más de una semana por encima del Círculo Polar y esta era nuestra primera oportunidad real de ver auroras boreales. Y quién sabe si sería la última. Así que rápidamente cogimos el Jeep y seguimos la carretera hacia el norte unos kilómetros más, hasta que desapareció cualquier vestigio de iluminación proveniente de Honningsvåg.

Al bajar del coche, tuve otra vez esa excitante sensación de estar viendo una cosa única, como cuando vi el eclipse total de sol. El ligero cordón gris se había tornado verde. De un verde casi radioactivo. Un verde aurora boreal. No era más que un estrecho velo, que iba cambiando de forma y posición pausadamente. Se extendía hacia el norte, hasta desaparecer detrás de una pequeña montaña. No había tiempo que perder. A pesar de mi nula experiencia en auroras boreales, estaba convencido que en cualquier momento se acabaría el espectáculo. Tal como vino, se iría.

Sacamos tan rápido como pudimos todo nuestro arsenal fotográfico. Cámaras réflex, trípodes,... Quedaba mucho por hacer, ya que aunque había leído varios tutoriales de cómo fotografiar auroras boreales, sabía que dependería mucho del ensayo-error. Y cada prueba duraba unos treinta segundos, así que habría pocas oportunidades para obtener una buena fotografía. En realidad estaba nervioso. Sin saber cuánto duraría el fenómeno, y sin saber si lo volveríamos a ver. Quizá debería haberme tumbado en la nieve, en silencio, a contemplar cómo evolucionaba esa espectacular aurora boreal. Sabía que podría ser la única que viéramos en ese viaje, así que quizá debería haberla saboreado en solitario. Pero posiblemente por un sentimiento del deber algo exagerado, sabía que teníamos que captarla con nuestras cámaras para que el resto de la humanidad -o al menos la humanidad más cercana a nosotros- pudiera verla. Habíamos adquirido el compromiso de demostrar que se puede viajar en moto desde tu hogar para ver auroras boreales. Si a eso le añadimos mi pasión por la fotografía, estaba claro que mi lugar no era tumbado en el suelo sino detrás de la cámara.

Habíamos apagado todas las luces del coche para que la aclimatación lumínica fuera rápida y completa. Pero eso hacía aún más difícil prepararlo todo. ¿Dónde se escondía el gran angular? ¿Y mi disparador automático? Me dio la sensación de que lo estaba dejando todo en desorden y por allí en medio. Y eso en una cuneta completamente oscura y tapizada de nieve, era lo peor que podía hacer. Estaba casi seguro de que algo iba a acabar perdiendo. Pero en esos momentos de excitación poco importaba.

Tras la primera foto, de unos treinta segundos de exposición, debía esperar a que la cámara procesara toda la información. Mi vista no se apartaba de la pantalla de la Nikon, donde una cuenta atrás indicaba los segundos que faltaba para mostrarme la imagen. Mi primera foto de una aurora boreal surgió bella y elegante en el pequeño visor. ¡Sí! ¡Había conseguido fotografiar una aurora boreal! Había mucho que pulir: algo menos de exposición, regular el diafragma y mejora el encuadre, pero el primer miedo a no saber fotografiarlas había desaparecido. Los datos técnicos se me agolpaban en la cabeza como en una película de ciencia ficción. Apertura, OBJ

Nuestra primera aurora boreal, a las afueras de Honningsvåg.

velocidad, ISO,… no me daba realmente cuenta de que tras miles de kilómetros sobre el hielo, de cientos de horas de frío polar, de decenas

de decepciones y sinsabores, estaba frente a una auténtica aurora boreal.

—¿Habéis visto qué maravilla? —grité a mis compañeros. —¡Es espectacular!

— ¡Es brutal! —contestaron. —Nunca había visto nada igual.

— Ni lo verás —dije convencido.

El cordón verdoso se movía insinuante sobre la carretera y las montañas nevadas del fondo, que casi no se apreciaban en la oscuridad. Las auroras tienen un movimiento lento, casi imperceptible pero hipnótico. De un brazo surgen dos, de pronto uno se disipa y se pierde como si nunca hubiera existido, mientras que el otro refulge con fuerza. Si miras constantemente parece que no cambian, pero sin saber cómo ni cuándo, los dibujos en el cielo son completamente diferentes al poco rato.

Esa no fue nuestra mejor aurora. Pocos días después, en el camino de vuelta, paramos a dormir en Olderfjord, a relativamente pocos kilómetros de Honningsvåg. Y esa noche el cielo estalló. Literalmente. Apareció una aurora que en algunos momentos ocupó todo el cielo, de un verde brillante. De vez en cuando dejaba caer unos hilillos de luz de sus ramas más intensas, y en algunos momentos me parecieron ver tonalidades blanquecinas e incluso fucsias. Durante la hora y pico que duró, las cámaras echaron humo, y no dábamos a basto para plasmar lo que estaban viendo nuestros ojos, y por supuesto nos dio tiempo a disfrutarla. Rodeados de las fotogénicas cabañas de un rojo intenso, pudimos comprobar sin duda uno de los mayores espectáculos que la Naturaleza puede ofrecer. Además, tuvimos la suerte de ver con casi toda seguridad una de las mejores auroras de la temporada, como así lo certificaba que hasta los nativos, acostumbrados a cientos y cientos de auroras boreales durante tantos inviernos

Aurora en Olderfjord.

polares, salieron de sus cabañas a admirarlas durante largo rato, a pesar del intenso frío.

Tuvimos tiempo incluso de recolocar nuestras motos frente a ese cielo repleto de luces verdes e inmortalizarlas como habíamos imaginado meses antes en el sofá de nuestras casas. Ya teníamos la foto de una aurora boreal y nuestras motos, habiendo llegado tras no pocas penurias desde nuestros hogares. Objetivo cumplido.

Esa noche dormí como un bebé. El cansancio del día anterior, juntamente con haber podido completar uno de los grandes objetivos del viaje avistando auroras boreales, había disparado nuestra adrenalina, y como siempre pasa, luego viene el bajón. Pero pasar ese tipo de bajones tumbado sobre el colchón del éxito es maravilloso.

Tras la larga noche por fin llegó la mañana del gran día. Me las prometía felices, tras el éxito de las auroras de la noche anterior. Estaba eufórico. En mi fuero interno el objetivo por el que había llegado hasta allí se había cumplido. Lo de llegar a Cabo Norte era secundario, máxime cuando no era la primera vez que llegaba. El hecho de hacer el viaje en invierno le daba un aliciente, es cierto. Además pensaba que los escasos treinta kilómetros que faltaban no serían mucho más difícil que lo que ya habíamos pasado para llegar

hasta allí. O al menos eso creía.

Compartiendo el desayuno con Raúl y Fernando, miré por la ventana. El comedor del albergue era amplio, con diversas mesas largas que en esta época del año estaban prácticamente vacías, así que pudimos sentarnos a nuestra conveniencia. Una delicada flor roja coquetamente puesta sobre el alféizar interior de la ventana contrastaba con el blanco inmaculado del exterior. ¿Qué podía fallar hoy? Las condiciones para la última jornada de viaje no parecían idóneas, o al menos así quise verlo yo. Porque lo cierto era que había estado nevando gran parte de la noche, y esa mañana el viento llegaba a levantar preciosas pero temibles estelas de nieve. De hecho, podían observarse unos gruesos nubarrones que escondían las partes más elevadas de las montañas circundantes. Pero aún así era optimista.

A eso de las diez y media de la mañana los otros moteros españoles salieron del albergue por la helada rampa de acceso rumbo sur, retornando a casa. Luego lo hicimos nosotros. Mi optimismo en ese momento bajó varios puntos, observando la facilidad con la que lo hacían ellos -llevaban neumáticos de clavos comprados especialmente para la ocasión y esquís instalados en los laterales de sus motos- y las dificultades por las que pasamos nosotros para escalar los escasos cincuenta metros de la rampa. Nuestros neumáticos tenían sensiblemente muchos menos clavos que los de sus ruedas, además de estar muy desgastados, si no perdidos por las heladas carreteras de Finlandia. Con más pena que gloria y alguna pequeña caída, logramos alcanzar la carretera. Treinta kilómetros nos separaban de nuestro glorioso destino.

La carretera hacia Nordkapp estaba muy helada. Nosotros ya éramos capaces de distinguir diferentes grados de congelación en el asfalto, y el que encontramos bajo nuestras gomas era de los peores a los que nos habíamos enfrentado. Sin duda, la corta ruta de ese día no iba a ser precisamente un camino de rosas. De todas formas, había una

buena luz y los paisajes se mostraban espectaculares, a pesar de que seguía nublado.

A los pocos kilómetros de la salida, comenzaron los problemas: se encendió el chivato de avería del ABS de la Triumph 800. El ABS, aunque solo fuera en el plano psicológico, me proporcionaba una seguridad importante, sabiendo que en caso de necesidad podía tocar el freno delantero sin temor a irme al suelo irremediablemente. Aunque lo cierto es que intentaba usarlo lo menos posible, y tampoco sabía la respuesta de la moto ante una frenada de emergencia. Quizá tendríamos que haber probado diferentes condiciones extremas en un entorno controlado para saber cómo derrapan y cómo frenan las motos en esas condiciones, pero la realidad es que nunca lo hicimos. Posiblemente el ABS hubiera hecho que la moto no frenara en absoluto. Pero en la ruta habíamos aprendido a ser extremadamente finos en la conducción, por lo que llevábamos miles de kilómetros frenando las motos a base de freno trasero y freno motor. Días después comprobamos que lo que sucedía en el ABS era simplemente que el sensor de la rueda estaba lleno de nieve, y volvió a funcionar después de limpiarlo.

La carretera ascendía sinuosa, primero pegada al fiordo, pero luego adentrándose en el interior de la isla de Mageroya. Tuvimos problemas en un par de curvas con algo de pendiente. Incluso el Jeep, que por primera vez en todo el viaje perdió tracción en alguna curva peraltada.

— Sal a ayudarme, me he quedado atascado— comenté a Pablo en una ocasión.

Paró justo detrás de mí y me empujó como había hecho otras tantas veces. Nos ayudaron unos jóvenes noruegos que venían en otro coche en sentido contrario. Hablaban español, porque pasaban largas temporadas en Canarias montando a caballo, según nos comentaron. A veces el mundo puede ser exquisitamente surrealista. Una vez en

marcha, a pesar de que seguía derrapando ostensiblemente, pude seguir avanzando a paso de tortuga.

—¡Uf! —dijo Pablo a los pocos segundos de haberme ayudado. —¡Se me va el coche hacia el talud de nieve!

Miré por el retrovisor sin parar de avanzar, intentando llegar a una zona más limpia unos metros más allá donde trabajaba un quitanieves. Pude ver cómo el mastodonte del *Grand Cherokee* avanzaba lateralmente hacia la derecha, hasta llegar a tocar el talud de nieve, que en ese punto tenía más de dos metros de altura. De pronto, como quien no quiere la cosa, consiguió alinearse y moverse en el sentido correcto. Es decir, rumbo al norte.

En ese momento mi confianza en la llegada a Nordkapp había vuelto a descender varios puntos. Si en la carretera buena -la que iba desde Honningsvåg hasta el cruce con Skarsvåg- ya teníamos estas dificultades, no me quería imaginar lo que serían los últimos trece kilómetros, donde estaríamos obligados a avanzar en convoy detrás de un quitanieves. Además, íbamos con el tiempo justo para poder llegar a la barrera de los trece kilómetros al mediodía, punto de reunión del convoy.

Al poco rato nos percatamos de que teníamos compañía. Un coche de la televisión noruega nos iba siguiendo, parando para filmarnos y volviéndonos a adelantar repetidas veces. Supongo que en estas latitudes se consideraba actualidad la cantidad de tonterías que hacíamos los europeos para sentirse aventureros en el invierno noruego. Al principio del recorrido nos divertía, y hasta adoptábamos poses aventureras de puro *postureo* cuando sacaban las cámaras. Pero luego ya fueron como una rutina más, como lo habían sido ya los lagos helados o los paisajes completamente blancos.

Paralelamente a lo que estaba sucediendo en mi ánimo, las nubes negruzcas iban apoderándose del cielo. La visibilidad fue

disminuyendo y las condiciones de la carretera no mejoraron, sino todo lo contrario. Pero como desde hacía unas semanas, me seguían impresionando sobremanera los paisajes nevados rodeados de escarpadas montañas rocosas, que aunque bastante desgastadas por la erosión, seguían siendo espectaculares.

Camino de Nordkapp.

—¿Cómo ves la cosa? —pregunté a Coco mientras seguíamos avanzando con los pies arrastrando por el hielo.

—Está complicado —respondió. —En las subidas voy perdiendo tracción—. En realidad no necesitaba *esa* respuesta, ya me estaba dando cuenta yo solito. Pero a veces necesitas solidaridad. Necesitas saber que alguien lo está pasando tan mal como tú y sentirte arropado. O que te mientan. Una mentira piadosa a veces ayuda a superar malos tragos. Pero Coco difícilmente deja de ser franco en sus opiniones. Estábamos sin duda en el día más importante de la expedición y el miedo al fracaso revoloteaba entre los riscos y sobre la nieve.

En realidad la situación no estaba tan complicada como el día anterior en el puerto de Skaidi, pero preveíamos que empeoraría a medida que nos acercáramos a Nordkapp ya que aumentaría la pendiente, la fuerza del viento y la nieve. La cosa iba a ser de miedo. Mirando por el

retrovisor observé cómo el sol se dejaba ver tímidamente a nuestras espaldas, mientras que a mi frente los nubarrones eran cada vez más OBJ

Paisajes espectaculares a pocos kilómetros de Nordkapp.

abundantes. Mi vista no se despega de los palos naranjas que delimitan los márgenes de la carretera, única referencia que nos indica por dónde debíamos ir atravesando un auténtico páramo desolado y completamente blanco. La tensión aumentaba a cada kilómetro que recorríamos.

Y finalmente llegamos a la barrera de Skarsvåg a eso de las once y media. A tiempo para enganchar al convoy. De momento allí no había nada, excepto una enorme barrera cerrada, una pequeña caseta y un cartel amarillo que rezaba "Nordkapp 13". En pocos minutos comprobaríamos si ese 13 era portador de buena o mala suerte.

—Deberíamos aprovechar para desatornillar un poco los clavos de las ruedas— sugirió Coco.

Era una idea que le rondaba por la cabeza y que posiblemente fuera hasta buena: los clavos se habían hundido más y más en la goma de los tacos de nuestros *Metzeler*, así que poca tracción extra nos estaban dando. Había un margen de maniobra y podíamos desenroscarlos un poco, un simple cuarto de vuelta. Así sobresaldrían

algo más a costa de correr más riesgo de perderlos por el camino. Pero visto el poco agarre que nos estaban proporcionando, convenimos que valía la pena arriesgarse a quedarse sin clavos, a pesar de que aún nos quedarían miles de kilómetros sobre el hielo para regresar a casa.

—Me pongo a ello— contestó Pablo, siempre dispuesto a trabajar. —Grabaremos un vídeo de cómo lo hago.

Yo una vez más me desentendí de los neumáticos y sus clavos. Estaba preocupado. Especialmente preocupado. Habíamos sufrido mucho los últimos veinte kilómetros en unas circunstancias mucho más favorables de lo que aún nos quedaba. Trece kilómetros pueden parecer pocos, pero podrían ser un auténtico infierno en esas condiciones. En ese momento mi confianza en conseguir la hazaña era prácticamente nula. Era frustrante ver que podríamos quedarnos tan cerca de la gloria, y no acabar tan siquiera acariciarla. Eso sí sería un fracaso, más incluso que haber tenido que abandonar en Estonia por una tonta caída sobre la nieve. O al menos eso pensábamos en ese momento.

—Me siento como justo antes del examen de conducir— le dije a Coco.

—¡Pues bien que lo aprobaste!— contestó. Él intentó quitarle hierro al asunto, al ver mi expresión seria y taciturna.

Pero en realidad Coco se sentía igual de nervioso, o al menos eso quería creer yo. Era el examen final. Nos lo jugábamos todo a una carta. Blanco o negro. Éramos conscientes que los próximos trece kilómetros nos juzgarían, independientemente de los más mil que ya llevábamos sobre el hielo. De hecho, en ningún momento se nos pasó por la cabeza volver a Honningsvåg y esperar unos días a que mejoraran las OBJ

Comité de crisis en la barrera a 13 kilómetros de Cabo Norte.

condiciones: habíamos asumido que esas eran las reglas del juego, y que no cambiarían mucho hasta que llegara la primavera y el deshielo. Así que si no lo conseguíamos ese día, no lo conseguiríamos nunca.

Pocos minutos antes del mediodía apareció el quitanieves a una velocidad considerable, levantando oleadas de nieve hacia los márgenes de la carretera por la que habíamos llegado. Se acercó a nosotros. Del camión salió un joven con barba de una semana y ojos azules que nos saludó con una media sonrisa.

—Sabemos que habéis tenido problemas unos kilómetros más abajo — nos dijo. Con seguridad el otro quitanieves que vimos de camino había reportado nuestras dificultades en aquella curva. —No os podemos dejar salir, la carretera está mucho peor ahí arriba— concluyó.

Decepción. Miré las primeras rampas de la carretera más allá de la barrera. Era consciente que probablemente aquel tipo tuviera razón. Después de explicar lo que nos había traído hasta allí, que llevábamos un coche de apoyo y que nuestra expedición iba lenta pero segura, como correspondía a una aventura patrocinada por una empresa de seguros, conseguimos negociar con el operario.

—OK, veremos si las condiciones mejoran para el segundo convoy,

dentro de una hora— dijo. En realidad, en mi fuero interno estaba seguro que él sabía que las condiciones no iban a ser mucho mejores una hora más tarde. Pero de momento aplazó el problema.—En él irán algunos autobuses que van más lentos. Podréis ir detrás de ellos, y delante del coche de seguridad. Iremos a una velocidad constante de sesenta kilómetros por hora. Pero a la primera dificultad deberéis volver— sentenció.

Vale, el concepto estaba claro: el convoy formado por el quitanieves, los autobuses, nosotros y el coche de seguridad avanzaría a esos sesenta kilómetros por hora. Si no podemos mantener la velocidad, el coche de seguridad nos adelantará, ya que debe ir con los autobuses a la vista. En ese momento deberíamos asumir la derrota y retroceder nuevamente hasta la barrera en solitario. Parecía un juego. Una competición de esas donde vas eliminando gente que no cumple con determinados objetivos. Era nuestro particular *"juego del calamar"*.

—Además tenéis que firmar esto— dijo extendiéndonos un impreso. —Nos descarga de la responsabilidad si ocurre cualquier accidente—. Sin duda los operarios tenían bastante claro que no íbamos a conseguirlo, y que además era peligroso. En realidad, creo que tenían más claro que nosotros mismos la peligrosidad de nuestra aventura.

Por supuesto que firmamos el documento. Pero estaba seguro que de ninguna manera podríamos mantener el ritmo que nos imponía el convoy. ¿Sesenta kilómetros por hora?¿Estábamos locos o qué? Durante el viaje, en condiciones mucho mejores que las que suponíamos tendríamos en esos fatídicos trece kilómetros ¡raramente habíamos pasado de cuarenta! Pero de todas formas lo íbamos a intentar. ¡Estábamos únicamente a trece míseros kilómetros! Y si no lo conseguíamos, volveríamos al día siguiente. O al otro. Teníamos días de margen para seguir intentándolo con mejores condiciones antes de que acabara el invierno.

Con esas ideas, más propias de una arenga militar, intentamos

engañar a la lógica de nuestro cerebro, que indicaba con una vocecita tímida pero implacable que el día de la gloria era hoy o no sería nunca. No iban a mejorar las condiciones en los próximos días. El viento es una constante en Nordkapp en cualquier época del año y necesitaríamos un milagro para que toda esa nieve y hielo desaparecieran de la carretera antes de la primavera.

Así que Coco y Pablo siguieron desatornillando clavos de los neumáticos buscando ese extra de agarre que nos pusiera las cosas una pizca menos complicadas y yo intentaba dejar la mente en blanco, en consonancia con el paisaje que nos rodeaba.

"Nordkapp 13", seguía rezando el cartel. Hacía pocos minutos nos habíamos hecho fotos en él casi como un triunfo. Y ahora estaba seguro que ese 13 era el de la mala suerte. Aunque mi abuelo siempre dijera lo contrario.

Pocos minutos antes de las doce del mediodía retornó el quitanieves en busca de los seis autocares que habían ido llegando a la barrera. Nos dio el visto bueno para iniciar la carretera de acceso hacia nuestro sueño. La bola de Nordkapp nos esperaba a tan solo unos kilómetros. Arrancamos las motos, me bajé la visera del casco con rabia y aceleré con decisión.

¡Sorpresa! ¡La moto traccionó sobre el hielo como nunca! Al parecer la estrategia de desatornillar ligeramente los clavos estaba funcionando. O quizá era solamente una impresión. Fuera real o simplemente una ilusión, eso era lo que mi estado de ánimo necesitaba en ese momento. Pero lo cierto es que las primeras y temidas rampas de la carretera desaparecieron a nuestra espalda sin excesivos problemas.

La carretera estaba llena de curvas en sus primeros tramos, lo que nos permitía tener controlados al quitanieves y los autobuses, que ya se habían alejado mínimamente. Íbamos a buen ritmo, sin duda más rápido de lo que habíamos circulado sobre el hielo en todo el viaje.

Empezaba a ver el futuro algo menos oscuro.

—¿Qué marcha pones en las subidas?— pregunté a Coco. En esas condiciones era importantísimo llevar un régimen de giro, una potencia y una velocidad acordes a las circunstancias. Y bien era cierto que Coco llevaba la 1200 y yo la pequeña 800, pero necesitaba nuevamente el apoyo del compañero, el certificado de que estaba haciendo las cosas bien.

—Tercera— respondió.

—Yo también— contesté.

Intentando seguir a la caravana de autocares.

El paraje era absolutamente extremo. Los árboles hacía tiempo que habían desaparecido. Grandes planicies de nieve se extendían hacia ambos lados. Reconocí diferentes zonas que ya recorrí en verano, donde el mayor peligro era que se te cruzara un reno. Montañas completamente blancas, pequeñas lenguas de mar... Sin duda uno de los mejores paisajes de toda la ruta. Desierto helado. El blanco saturaba mis retinas y el viento soplaba con fuerza, levantando la nieve de los márgenes, impidiéndonos la visión y ocultando el hielo de la carretera.

En algunas curvas, debido al acúmulo de nieve, del hielo irregular que había debajo y de las fuertes pendientes, volvíamos a perder tracción y a perder el contacto con los autocares, ya lejanos.

—¡Venga, vamos!— animaba Pablo desde el Jeep. —¡Valientes! — Nadie le contestó. Ambos estábamos demasiado tensos y con los dientes apretados.

Lo que perdíamos en esas fatídicas curvas, lo intentábamos recuperar en las rectas, a pesar de que las motos dejaban de traccionar en muchas ocasiones. La visibilidad era cada vez peor, en tanto en cuanto nos íbamos introduciendo literalmente en las grises nubes que previamente habíamos visto en el horizonte. El viento era continuo y lateral, sin dejarnos tregua. En esos momentos, mi mayor preocupación era el coche de seguridad. Las distancias al resto del convoy estaban aumentando y me esperaba que en cualquier momento nos acabara adelantando. Las pocas ocasiones en las que me atreví a quitar la vista de la carretera y mirar por el retrovisor a duras penas veía a Pablo. La estela de nieve que soltaba la Triumph y la niebla que se cernía sobre nosotros inutilizaba los retrovisores. así que no tenía mucha información sobre el maldito coche de seguridad Pero aunque no de manera continua, seguíamos viendo los últimos autocares en las largas

Últimas rampas antes de llegar a Nordkapp.

rectas del final del recorrido.

Y de repente ahí lo vimos. El complejo de Nordkapp se adivinada al frente, al final de una empinada recta. Afortunadamente las condiciones de hielo habían mejorado bastante, y sorprendentemente pudimos ver incluso partes de negro asfalto en los últimos tramos. Y milagrosamente las nubes se habían prácticamente retirado, y la visibilidad, aunque no era perfecta, al menos era correcta. ¡Subidón!

Y las 12.59 horas del viernes 1 de Marzo de 2013, habíamos llegado a Nordkapp.

Llegamos justo cuando los autocares estaban maniobrando para aparcar, así que seguimos en moto para colarnos por el lateral izquierdo del complejo hasta el mítico globo terráqueo de acero. La Bola. Cuando la vi, no pude menos que gritar dentro del casco.

—¡Lo hemos conseguido!— dije con cierta humedad en mis pupilas.
OBJ

Entrando en Nordkapp.

—¡Sí!— contestó Coco. —¡Síííííí!—

Seguimos avanzando por el caminito que llevaba a la esfera metálica que conmemora que ese es el punto continental más septentrional de

toda Europa. No había absolutamente nadie, éramos los primeros. Pablo había tenido que quedarse en el parking aparcando el Jeep, así que vendría a pie después.

Fueron momentos de euforia contenida, de pensar con la cabeza y de mesura y tensión Debíamos inmortalizar la hazaña en las mejores condiciones. Las celebraciones debían aplazarse.

—Enseguida llegarán los turistas, Coco— dije. —Hay que darse prisa y colocar las motos para una foto en solitario—. Dejé la euforia. Aunque era nuestro momento, teníamos trabajo y siempre me gusta hacerlo lo mejor posible. Solamente nos permitimos un fuerte abrazo y un suspiro profundo cuando paramos las motos al pie de la bola. El tema consistía en inmortalizar el momento en soledad absoluta, cosa que sería imposible en cuanto llegaran los pasajeros de los seis autocares, que ya se acercaban a pie por el camino.

Lo que no esperábamos es que la cámara de 360º del complejo que hace fotos cada hora todos los días del año capturara también ese momento, como nos anunciaron horas después nuestros amigos desde España: la bola y dos astronautas de amarillo acercándose a ella en plena soledad. Sin duda, pese a su mala calidad, una de las mejores fotos del viaje.

Mientras tanto, Pablo estaba dejando el coche en el parking y cogiendo las cámaras de filmación. Cuando cerró la puerta del Grand Cherokee vio cómo se le acercó el conductor del quitanieves dándole la mano.

—*Well done, good job!*— le dijo.

—*Thanks, thanks for all*— contestó Pablo visiblemente emocionado mientras salía corriendo a nuestro encuentro. Que un experto en condiciones extremas como era el conductor del OBJ

La cámara 360º del complejo de Nordkapp retransmitió en directo nuestra llegada.

quitanieves valorara sinceramente el esfuerzo que habíamos hecho todo el equipo para llegar hasta allí no deja de ser sencillamente emocionante. Pablo se acercaba a paso rápido, visiblemente emocionado y aguantando como podía las lágrimas.

—¡Coño, Pablo!¡Yo pensaba que los de Madrid no llorabais!— dije riéndome.

—¡Calla cabrón!— contestó entre sollozos. Era normal. Yo también lloré la primera vez que visité Cabo Norte.

Después de las fotos, los vídeos y de todo el trabajo que teníamos entre filmaciones, agradecimientos y demás, llegó el momento de la introspección. Vagué un rato sin rumbo alrededor de la gigantesca bola de acero. Finalmente me aparté del grupo a un rincón, junto a la valla que nos separaba del precipicio. Y allí apoyado pensé. Pensé en lo conseguido. Pensé en desear estar al lado de los seres queridos para compartir las emociones. Sí, Coco y Pablo eran mis colegas, mis compañeros de penurias. Mis amigos. Pero necesitaba algo más. Necesitaba el cariño incondicional de mi familia. Necesitaba saber que lo que habíamos hecho no era una soberana tontería. Los recuerdos

de mi primer Nordkapp afloraron de mi memoria a borbotones. En ese momento, una furtiva lágrima corrió por mi mejilla en la soledad de los 72º de latitud norte.

Coco se acercó a mi con cara apacible y andar sosegado. Es curioso, pero lo recuerdo muy vívidamente. Lo recuerdo incluso con algo de incredulidad. Nosotros dos, ahí relajados, cuando aún teníamos otros dos mil kilómetros de regreso sobre el infierno blanco. Y es que aún debíamos volver. Pero en ese momento, con el cerebro aún lleno de adrenalina, solo había lugar para la felicidad.

—Sergio, ¿tú crees que estamos locos o que somos afortunados?— me preguntó.

—Ambas cosas— respondí. —Somos dos locos afortunados.

Utiliza tu móvil para escanear el código
y ver las fotos de este capítulo. OBJ

OBJ

Utiliza tu móvil para escanear el código
y ver el vídeo “De Alta a Nordkapp”

OBR

OBR

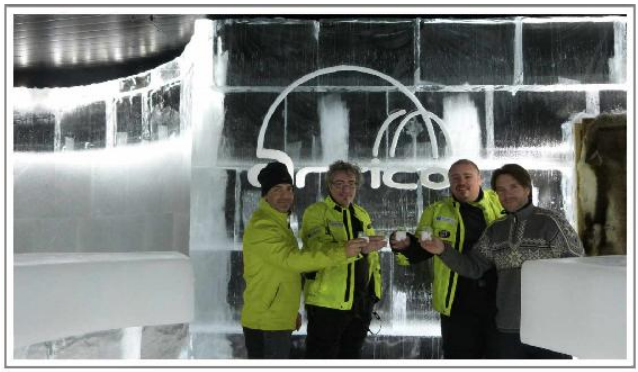
EPÍLOGO

Esa noche dormimos como niños. La cerveza del bar de Honningsvåg ayudó, he de confesarlo. Pero la satisfacción del deber cumplido es el somnífero más efectivo. Quedaba definitivamente atrás la losa de cumplir los acuerdos realizados con los patrocinadores y eso, a pesar de que faltaban muchos cientos de arriesgados kilómetros sobre el hielo, la presión de la responsabilidad había prácticamente desaparecido, lo que facilitaba ver un horizonte bien azul a pesar del cielo encapotado que se divisaba por la ventana a la mañana siguiente.

Nos dedicamos a hacerle una visita a Jose Mijares, el palentino que regentaba el Artico Ice Bar de Honningsvåg, y seguramente el español que vivía de forma permanente más al norte de Europa. En realidad íbamos a ver a su famoso perro Lonchas, un *Alaskan Malamute* que le acompaña en sus expediciones polares. Nos explicó algunos pormenores de la vida noruega, que contrastaban mucho con nuestras costumbres latinas.

— Aquí no tienen reparo de hablar de dinero— nos decía. —Te

pueden preguntar lo que ganas el primer día que te conocen.



Con José Mijares en el Artico Ice Bar de Honningsvåg.

Aunque tampoco les hace falta, porque todos esos datos son públicos para todo el mundo.

La conversación fue llevándonos a distintos temas, e íbamos saltando de uno a otro sin mucha atención, como suele pasar en las charlas relajadas. Literatura, planes futuros, las vistas del muelle, Lonchas… Le habíamos traído algunos embutidos ibéricos, para que su estancia en esas latitudes fuera algo más liviana. Quisimos inmortalizar la entrega en una foto de grupo.

—¡Ojo que Lonchas no le está quitando ojo a la cecina!—observó Pablo. Todos reímos a gusto.

Finalmente nos despedimos y comenzamos la ruta hacia el sur. Esta vez no pasaríamos por Alta ni su puerto casi imposible. Nos desviaríamos hacia el lago Inari, una ruta mucho más asequible aunque algo más larga, donde era frecuente encontrarse temperaturas escalofriantemente bajas en invierno, cercanas a los cincuenta grados bajo cero. Nuevamente la meteorología fue benévola con nosotros y no alcanzamos a ver menos de veinticuatro grados negativos.

Rumbo sur iniciando el retorno.

El regreso no fue tan épico, ni tampoco tenía por qué serlo. El hielo seguía estando en la carretera, nos encontramos también algo de viento en algunos tramos, donde la espectacularidad de los días soleados, la nieve cruzando de lado a lado la helada carretera y los paisajes nevados que quitan el hipo nos hicieron el retorno mucho más agradable.

Pero la verdadera diferencia estaba en nuestras cabezas. Con el deber cumplido, y sin tener que demostrar nada más a nadie, las penurias fueron menos penurias, y pudimos disfrutar mucho más de la ruta. Admiramos una gran noche de auroras boreales y visitamos la fábrica de nuestra ropa de moto *Halvarssons* en Suecia, donde seguían sin creerse nuestra hazaña hasta que no lo vieron con sus propios ojos. Disfrutamos de una velada de hockey hielo en Sundsvall, nos adentramos en el enorme y recomendable museo del galeón *Vasa* rescatado del fondo del mar en Estocolmo, y volvimos a sufrir por el viento y la nieve en los enormes puentes que saltan de isla a isla en Dinamarca. Dirigimos el tráfico en Brujas con nuestros anoraks amarillos fosforitos y saltamos emocionados ante la Torre Eiffel en París. Nos divertimos viendo cómo a un pizzero con una cervezas de más y cara de haber salido de un cómic de *Astérix* se le quemaba nuestra pizza en Poitiers y atravesamos Álava a toda velocidad escoltados por sendas motos de la *Ertzaintza*.

Y llegamos a Madrid, justo para el Salón de la Moto de ese año, donde *2TMoto* nos tenía reservado un puesto de honor en su stand. Entramos con nuestras motos en marcha por los pasillos, ante la sorprendida mirada de los visitantes, que seguramente no sabían absolutamente nada de nuestra aventura. Pero a nosotros nos daba igual. Estábamos eufóricos. Habíamos tocado la gloria y ahora el mundo se rendía a nuestros pies… O más bien se apartaba para que podamos pasar hasta aparcar las motos preguntándose quiénes eran esos flipados de amarillo que van entrando de manera triunfal en el recinto como si portaran unas carrozas de los Reyes Magos.

STOP. Apagamos nuestras motos por última vez. Esta vez no busqué que fuera al unísono, ya todo daba un poco lo mismo. La euforia se entremezclaba sorprendentemente con una creciente melancolía: mañana no tocaba sufrir con el hielo. No nos tendríamos que vestir nuevamente de astronauta. No deberemos sufrir temperaturas inhumanas, pero… entonces, ¿qué haríamos? Habíamos destinado íntegramente los tres últimos meses a esa expedición que ahora se acababa sin darme una solución de continuidad. Ahora ¿qué?

Afortunadamente aún tenía unas semanas de excedencia antes de retornar a mi trabajo en el hospital, lo que me permitiría realizar una transición algo más pausada a mi anterior vida. La cabeza ya la tenía suficientemente amueblada para saber que no me iba a dedicar a ser aventurero, y que simplemente había aprovechado una coyuntura para dedicarle tres meses de mi vida a rellenarla de anécdotas que contar a mis nietos. Y nada más. Ahora solo quedaba reformar convenientemente el apartamentito donde vivirían esos recuerdos en mi memoria. Deleitarme con lo bueno, rememorar las penurias para disfrutar de una forma casi masoquista de su recuerdo, como suelen hacer constantemente los aventureros. Porque poca gente había realizado lo que habíamos conseguido nosotros, y a pesar de que el futuro sería cruel y nos dejaría seguramente olvidados en un rincón de las hazañas gloriosas, yo no pretendía olvidarlo nunca. Porque la felicitación del conductor del quitanieves al llegar a Nordkapp, o el

"*respect*" que le brindó un conductor de autobús a Coco en el aparcamiento cuando volvíamos a arrancar nuestras motos no es posible olvidarlos. El reconocimiento, ese botín tan buscado y tan pocas veces otorgado es quizá lo que menos se olvida.

Había estado previamente en Cabo Norte. Y después conseguí llegar un par de veces más. Y la emoción es casi siempre la misma. Mentiría si no dijera que nunca es como la primera vez, aunque fuera verano. La satisfacción reside en llegar. La magia está en el lugar, y no únicamente en las dificultades del viaje. Sí, confieso que se me sigue llenando la boca de aventura cuando cuento, como una batallita más del abuelo pesado, nuestra aventura invernal en Nordkapp.

Tantos meses de preparación, tantas adversidades por el camino, tantas penurias, zancadillas, desazones o preocupaciones... pero ahora sé que valieron la pena. Hasta Nordkapp llegan cada invierno cientos de personas tras dejar un ferry y viajar cómodamente en autocar para hacerse una foto con la esfera de acero, para obtener una especie de trofeo. Yo ya había conseguido el mío. Y no era una foto. Ni tan siquiera era el recuerdo de haber llegado a Nordkapp. Son pequeños instantes. Como el frío en Mulhouse de los primeros días. Como el muro de Berlín o el desayuno en el Starbucks de Varsovia. Como el pescado frito en aquel mugriento motoclub de Estonia, los primeros kilómetros sobre el hielo o los cuatro días varados en Alta. Como el refulgente brillo verdoso de las auroras boreales sobre Honningsvåg. Todo eso es mi Nordkapp particular, que ahora adquiere sentido tras haber alcanzado un sueño, tras haber cumplido un reto.

Y ahora, cuando busco en google fotos de auroras boreales y una moto, salen invariablemente las nuestras. Quiero pensar que en algún lugar del mundo un par de amigos, al ver nuestras fotos puedan pensar que si ya lo ha hecho alguien antes, es que se puede hacer. Y que comiencen a maquinar la aventura más maravillosa de sus vidas. La rueda de la aventura nunca cesa.

Siempre he creído que los sueños están para soñarlos. Pero me equivocaba, lo confieso. Sin ningún tipo de duda lo mejor de los sueños es vivirlos.

- FIN-

OBJ

Nuestras motos bajo las Auroras.

Utiliza tu móvil para escanear el código
y ver las fotos del retorno hasta España.

Utiliza tu móvil para escanear el código
y ver el vídeo “De Nordkapp a Estocolmo”.

OBJ

OBJ

Utiliza tu móvil para escanear el código
y ver el vídeo “De Estocolmo a Madrid”.

Utiliza tu móvil para escanear el código
y ver el vídeo resumen de todo el viaje.